LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO:

Les Championnats de France cyclistes

SAINT-YVES

Qui vient de triompher à New-York, dans le Marathon-revanche des meilleurs coureurs du monde

Voir le *Carnet du Sportsman*, page 320.

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART

Abonnts : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux, et de

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

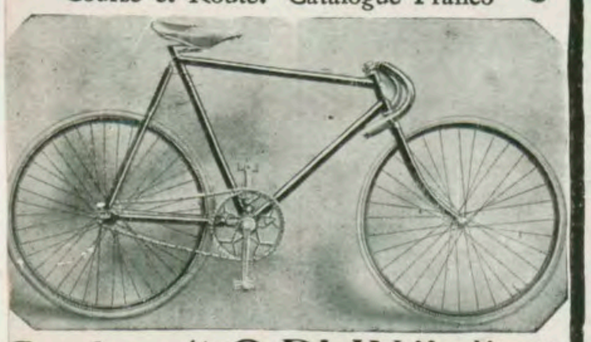
SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

"CRITÉRIUM-PORRO"
JUMELLE A PRISMES
Ecartement variable. Bté s. g. d. g.
La Meilleure, la moins Chère.
CHEZ TOUS LES BONS OPTICIENS.
Notice Franco.
I. LOLLIER, Constr, 47, Rue Turbigo, PARIS (3e)

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

B. S. A.

MODÈLES DE LUXE
Course et Route. Catalogue Franco



Cycles "OBLIN" Marque B. S. A.
49, rue d'Amsterdam, 49. PARIS
Dépôt des Cycles **B. S A.** d'origine

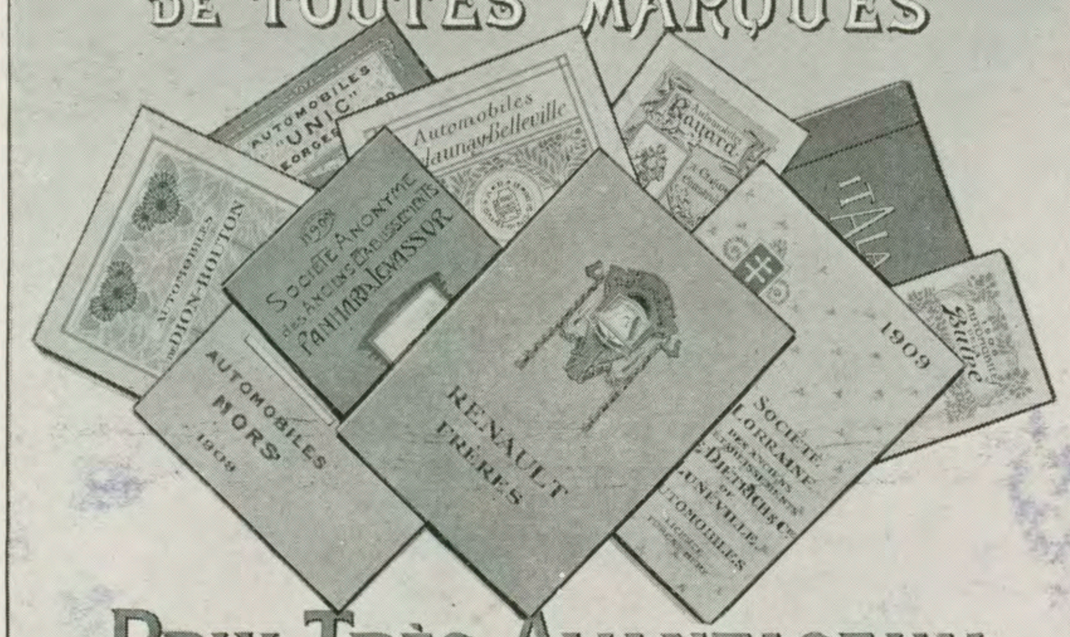
Gariel

TONDEUSES
= A GAZON =
PARIS — 2, Quai de la Mégisserie, 2 — PARIS

BANQUE AUTOMOBILE

SES BUREAUX ET SES HALLS D'EXPOSITION
10, Rue de Castiglione, PARIS

VENTE D'AUTOMOBILES DE TOUTES MARQUES



PRIX TRÈS AVANTAGEUX

DEMANDEZ LE "GUIDE-AUTO"

Manufacture de Métaux de Berndorf
Usines à Berndorf, Basse-Autriche
COUVERTS ET ORFEVRERIE
en
Métal Extra-Blanc
Fortement Argenté
Déposé d'Argent
Garanti

BERNDORF REIN-NICKEL Marque de fabrique

BERNDORF REIN-NICKEL Marque de fabrique

En vente :
48, rue de Malte, Paris
20, r. des Cendres, Bruxelles

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

A. CLAVERIE

234, FAUBOURG SAINT-MARTIN
PARIS

Nouveaux BAS ÉLASTIQUES
PERFECTIONNÉS
Les SEULS adoptés pour le Traitement rationnel des

VARICES

PHLÉBITES, ENFLURE
et FAIBLESSE des JAMBES
SUITES d'HYDARTROSE,
de FRACTURES, d'ENTORSES

Pression invariable — Soulagement immédiat.
MOLLETIÈRES et GENOUILLÈRES de SPORT
Lire la nouvelle "Notice sur les Varices" *adressée franco.*

Terrot & Cie
Dijon

La Marque des Touristes

BICYCLETTES
à 1, 2, 3, 4 et 6 vitesses par pédalage direct, rétro-direct ou par leviers.

TANDEM-LEVO
à 8 vitesses.

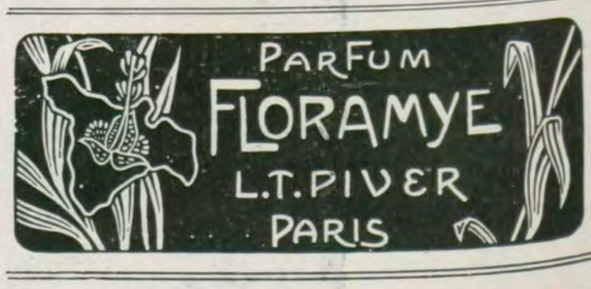
MOTORETTE TERROT
2 ch., la motocyclette à moteur la plus sûre, la plus complète et la mieux comprise.

Catalogue franco sur demande

Magasin à Paris : 30, av. de la Grande-Armée

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*.



BENGALINE

Peinture Émail Perfectionnée

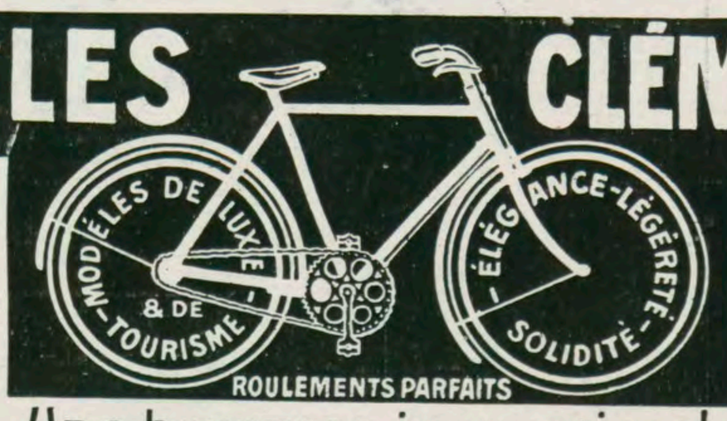
LA BENGALINE S'EMPLOIE
SUR TOUT & PARTOUT

Boisson Tonique
et
Agréable

PICON PICON PICON PICON PICON

A Base D'ORANGE et de QUINQUINA

CYCLES CLÉMENT



Pré St Gervais (Seine)

Une heureuse innovation !
"L'HISTOIRE DU CYCLE" traitée dans le Catalogue 1909
— Envoyé GRATIS sur demande —

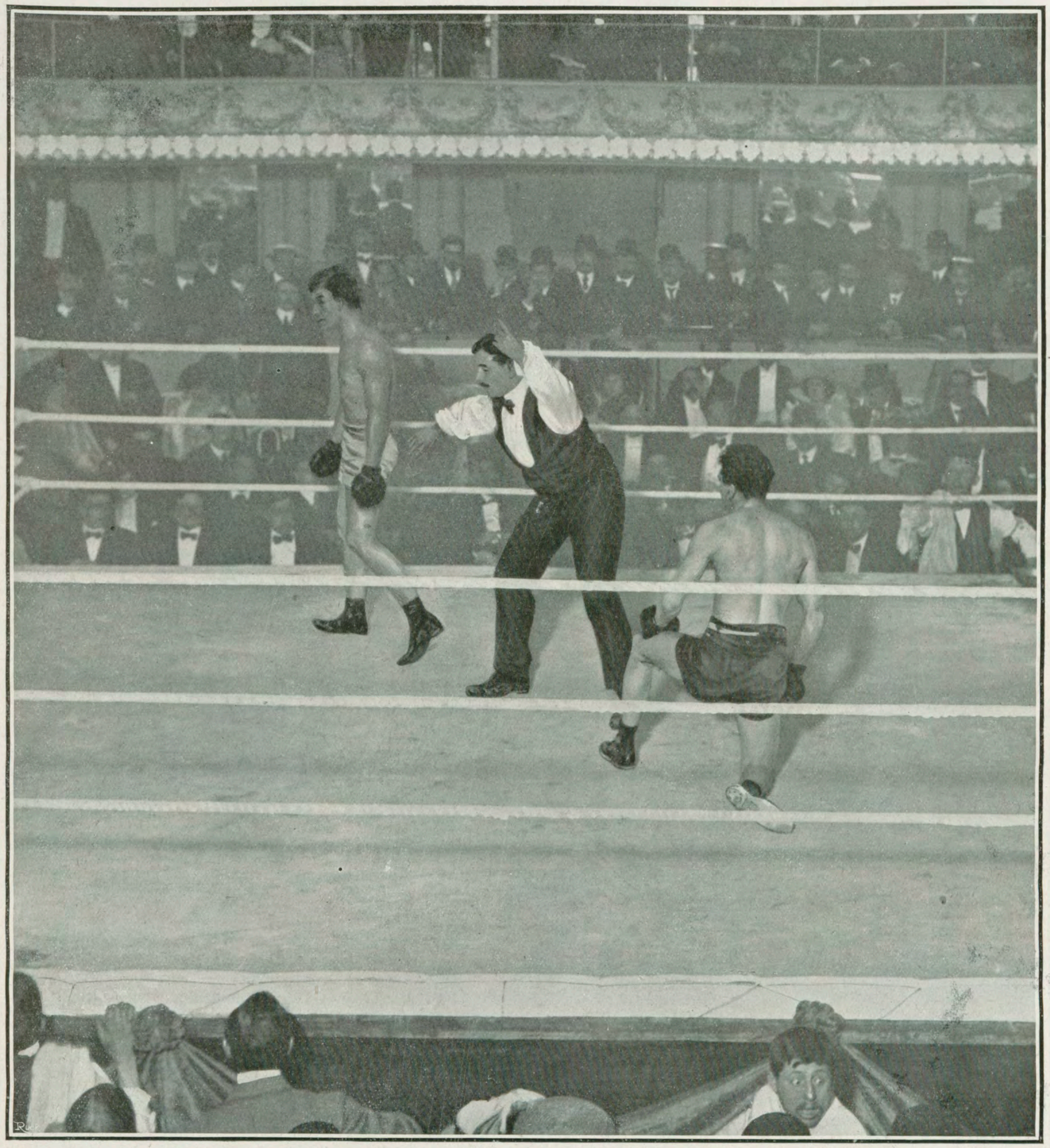
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on may 15th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départ. 24 fr. — *Étranger* 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux.

15 Mai 1909 — N° 556
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



LE MATCH LEWIS-MELODY & LA PREMIÈRE CHUTE (1)

Le match de samedi dernier mettait en présence Willie Lewis et l'homme qui, par deux fois, l'avait fait knock-out, Honey Melody. Ce fut un combat terriblement vite, dans lequel Lewis, au mieux de sa forme, ne pouvait manquer de triompher de son rival, à court d'entraînement, et qui n'a pas reparu depuis un an sur le ring. En tout état de cause, Lewis aurait-il triomphé ? Melody en doute, et tel est son désir d'une rencontre nouvelle, à poids égal, qu'il se déclare prêt à verser aux pauvres le montant de la bourse offerte.

(1) Voir page 314.

Variations sur un thème connu : La Panne

Un bon chauffeur doit rester calme devant l'adversité. La panne n'est le plus souvent qu'un incident sans importance, dont il ne faut pas se grossir par avance la gravité

La panne est à l'automobile ce que la fièvre est à l'homme, l'indice d'un trouble dans son organisme. Elle se traduit toujours à peu près de la même façon, sans grande variante.

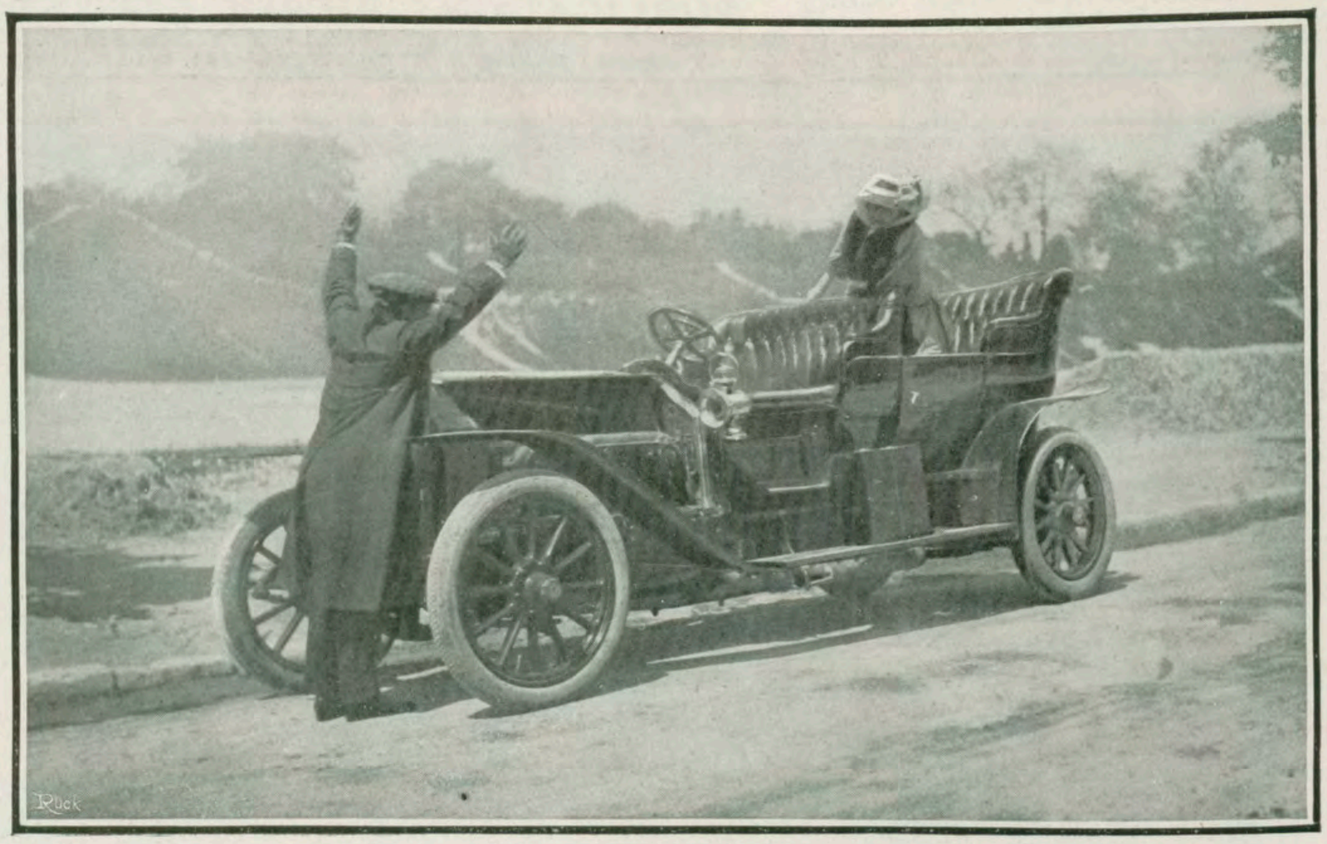
Vous avez projeté la veille une grande excursion, vous avez soigneusement repéré sur la carte votre itinéraire, vos points de ravitaillement. Le guide vous a affirmé qu'à l'hôtel de la Belle-Etoile, à Saint-Martin-sur-Oise, l'abondance et la diversité du menu ne le cédaient qu'à la succulence des mets. Votre voiture est bien au point : elle a marché merveilleusement pendant la petite promenade d'essai que vous avez prudemment effectuée la veille. Pendant la nuit, vous rêvez de vitesse folle, de routes éperdument droites et unies, et quand, à quatre heures du matin, le *grrrr...* impérieux de votre réveil-matin vous sort du lit, c'est le sourire aux lèvres, et les mains fraîchement gantées que vous vous dirigez vers la remise.

La voiture est là, toute prête : ses phares luisants vous regardent paisiblement. Ouvrons le robinet d'essence, une petite titillation au carburateur, et la manivelle de mise en marche. Un tour pour rien : les cylindres ne sont pas pleins, rien d'étonnant à ce que rien ne bouge. Cette fois, ça va marcher. Autre tour : toujours rien. Une vague inquiétude commence à se manifester dans votre esprit. Mais non ! ce n'est rien. Encore un essai : rien encore. L'inquiétude se précise : tournons plus vite : après un effort digne d'un meilleur sort, il faut bien vous rendre à l'évidence : c'est la panne !...

D'autres fois, vous roulez à bonne allure sur une belle route ; l'air est frais, la carburation est bonne ; le moteur ronfle joyeusement et les arbres défilent le long du chemin.

Tout à coup, un hoquet dans la chanson du moteur, encore quelques explosions irrégulières, et tout se tait, la voiture s'arrête : c'est encore la panne.

Avant toute chose, il faut envisager la panne avec un œil et un esprit calmes. Dès l'arrêt de la voiture, ne vous précipitez pas tête baissée sur votre capot en poussant des cris de fureur ou des gémissements plaintifs. Fermez l'oreille aux lamentations de l'invité qui va être en retard (Il y a toujours, dans un groupe d'invités, au moins l'un d'entre eux qui a un rendez-vous urgent).



Le chauffeur furieux.

En face de la panne, il est des chauffeurs dont le premier mouvement est de s'impatienter et de tendre le poing à la machine inconsciente.

Restez sourd aux récriminations de votre belle-mère qui vous redit pour la centième fois que, si c'était à refaire, jamais elle ne donnerait sa fille à un être aussi calamiteux.

Mais surtout, faites taire votre nervosité, excusable peut-être, mais assurément hors de mise. Devant les pannes les plus terribles, tâchez d'avoir toujours le sourire.

Avoir le sourire, tout est là. La route parcourue en auto est l'image du chemin de la vie : alors que tout semble marcher à souhait, que l'avenir s'ouvre clair devant vous, une tuile vous tombe soudain sur la tête, une contrariété subite vient vous rappeler que vous êtes poussière, et que, suivant le mot de l'Ecriture, *in pulverem reverteris*.

Un vieux dicton militaire affirme qu'il n'est pas d'exemple qu'une *affaire* ne se soit arrangée. Dites-vous bien que votre voiture n'aura jamais de panne qui ne puisse aisément se guérir : une fois sur mille, vous vous tromperez peut-être, et encore, suis-je bien pessimiste en adoptant cette proportion.

Fort de cette conviction, envisagez avec le calme bien connu des vieilles troupes les pires avatars. Avec du sang-froid, de la patience et de bons outils, on se tire toujours d'affaire.

Par sang-froid, j'entends cette qualité essentielle pour un bon chauffeur, qui fait qu'il obéit toujours à ce vieil adage du poète latin :

Fere, non dolens, quod mutare non potes

Un charretier qui tient sa gauche vous dit-il des injures quand, après mille peines et un périlleux steeple-chase sur le trottoir, vous arrivez à le dépasser ? Souriez et offrez à ses regards furibonds une figure épanouie. Un pneu rend-il l'âme sous l'ardeur du soleil, loin de tout lieu ombragé, quand quelques minutes à peine vous restent pour arriver à temps ? Souriez encore. Un agent trop zélé ou un gendarme embusqué au coin d'une haie vous gratifient-ils d'une contravention imméritée ? Souriez toujours...

Avec cette mentalité, vous ne craindrez pas la panne ; n'est-il d'ailleurs pas aussi intéressant de chercher une panne qui se dérobe à vos investigations que de dévorer la route ? Un médecin vous dira qu'un malade est cent fois plus intéressant qu'un sujet en bonne santé ; votre moteur atteint de panne est un malade, soyez son médecin.

Avec l'aide des quelques notions rudimentaires, qu'ont pu vous donner les pages d'*Initiation* (1), votre bon sens et votre réflexion vous feront toujours découvrir le siège du mal. Ce sera alors un jeu pour vous d'appliquer le remède.

Un chauffeur de mes amis me disait que, quand une panne immobilisait soudain sa voiture, il avait l'habitude, avant toutes choses, de rouler paisiblement une cigarette avant de se mettre à l'ouvrage. Faites comme lui, c'est une bonne méthode. Vous tâcherez ensuite de réveiller votre moteur endormi. Je vous indiquerai la prochaine fois, les meilleurs moyens d'y parvenir.

H. Petit.

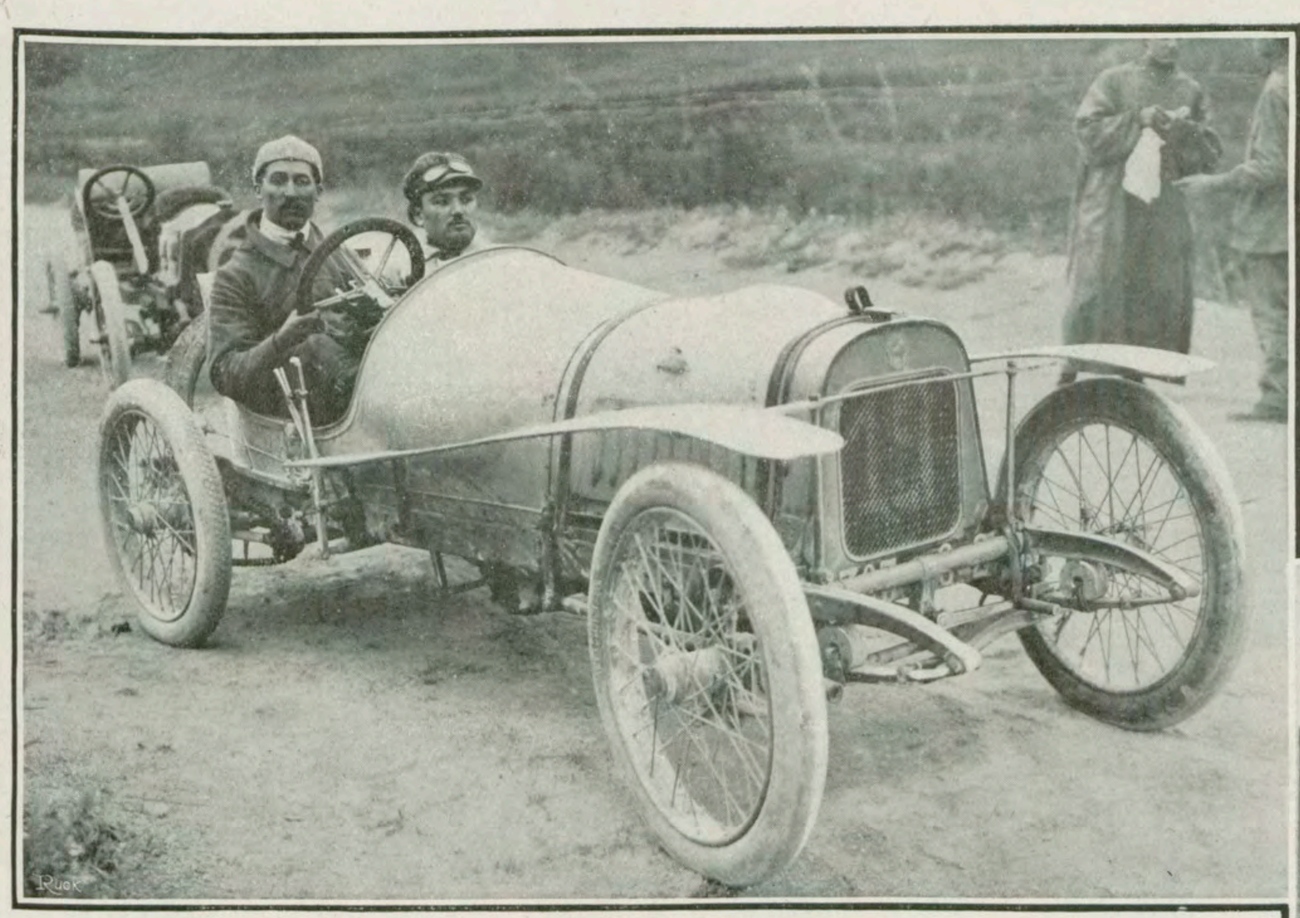
Celui qui a le sourire.

D'autres ne sont jamais aussi heureux que quand ils voient leurs outils et leurs pièces de rechange étalés autour d'eux, tandis que leurs compagnons, que l'heure presse s'énervent de leur calme.

(1) Voir la *Vie au Grand Air* du n° 528 au n° 555.

LES VOITURETTES A PALERME

Giuppone fait une course superbe, mais Goux remporte la victoire & Les temps de 1908 sont serrés de très près.



Goux, gagnant de la Coupe des Voiturettes.

C'est une voiture française qui a triomphé dans la Coupe des Voiturettes disputée à Palerme. De ce fait, le trophée de la course reste définitivement en France.

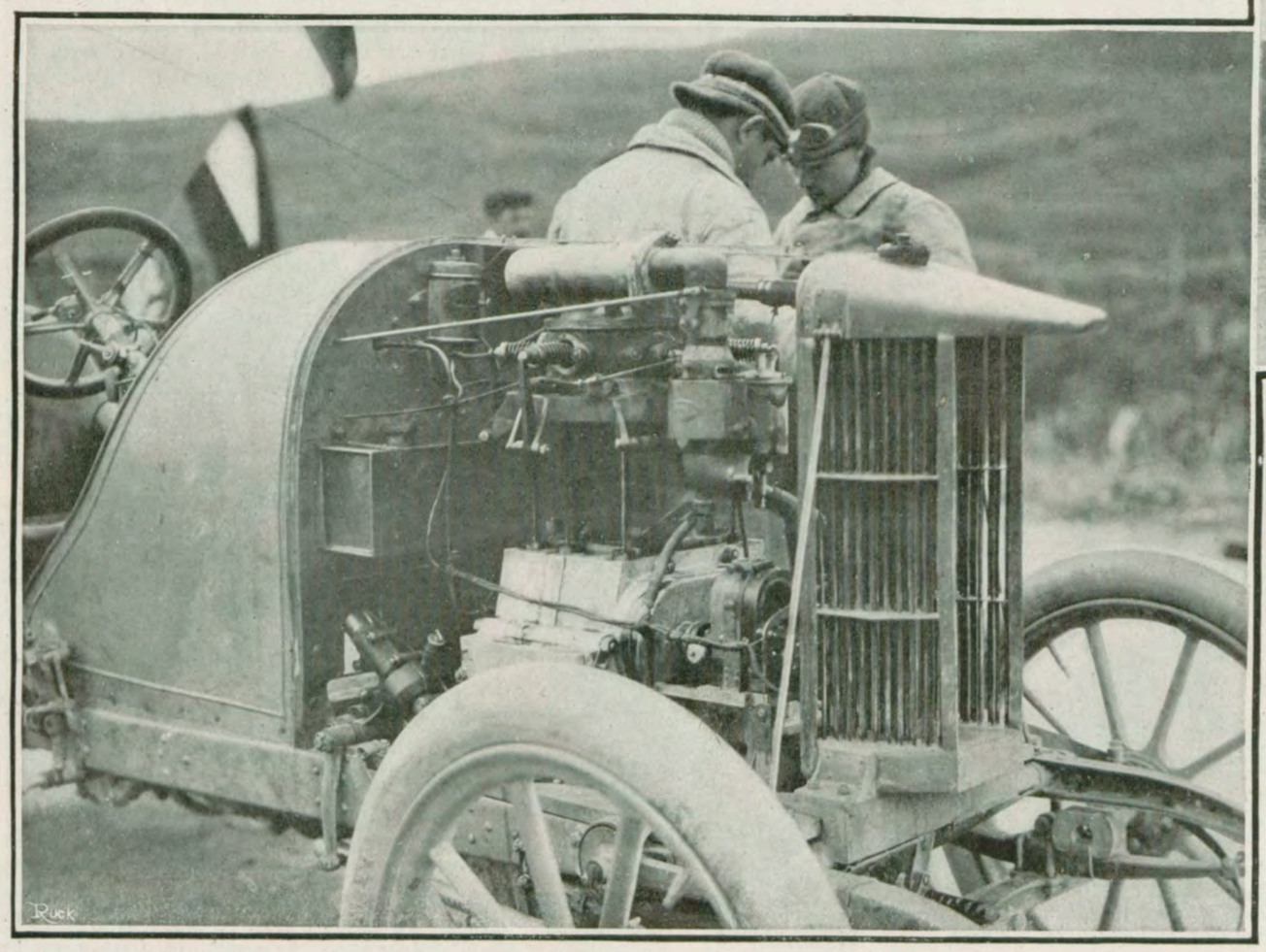
Nous disions ici même, il y a environ deux ans, que la construction automobile allait maintenant s'orienter du côté du véhicule de faible puissance, utilitaire au premier chef, la voiturette.

Depuis la décision prise par l'Automobile-Club de France, qui a supprimé la grande épreuve annuelle pour grosses voitures, seules nous restent les courses de voiturettes.

Celui qui, il y a cinq ans, au moment du succès de la Coupe Gordon-Bennett aurait prophétisé qu'un jour, le sport automobile se localiserait dans les épreuves de petites voitures, celui-là aurait été singulièrement osé, et les bons esprits de l'époque auraient souri avec une indulgente ou amère ironie, suivant l'aménité plus ou moins grande de leur caractère.

Il faut se rendre à l'évidence, cependant.

La semaine dernière, s'est courue à Palerme la classique Targa Florio, précédée de la Coupe des voiturettes.



Le moteur de Giuppone.

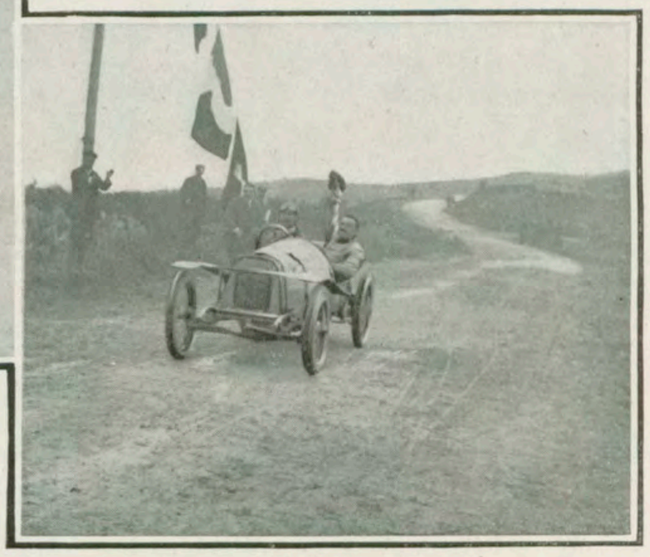
Giuppone a fait le meilleur tour, 3 h. 2 m. 34 s. et remporté la Coupe de Palerme. Son moteur est un monocylindre de 100/200 muni de deux soupapes d'admissionet de deux d'échappement.

Le Circuit sicilien est, comme on sait, le plus dur sur lequel se soit jamais disputée une épreuve. Il comprend environ 150 kilomètres de tour, et, partant d'une altitude de 20 mètres au-dessus du niveau de la mer, il monte jusqu'à plus de 1.300 mètres, et ne comporte pour ainsi dire aucune ligne droite, ni palier. Le virage et la rampe sont de règle, et cela sur une route dont l'entretien laisse fort à désirer : nos plus mauvaises routes de France peuvent à peine en donner une idée.

L'épreuve des voiturettes comporte deux tours de ce circuit, soit trois cents kilomètres.

Comme l'année dernière, c'est une voiturette Lion qui arrive première.

Six voitures avaient pris le départ : Olsen (de Dion-Bouton), Goux (Lion), Ravetto (de Dion-Bouton), Boillot (Lion), Giuppone (Lion),



L'arrivée du vainqueur.

Goux a couvert les 300 kilomètres du parcours en 6 h. 48 m. 34 s.

La course à l'essence.

A quelques kilomètres du but, Giuppone en tête, fut arrêté par manque d'essence et dut partir à pied pour en chercher au contrôle.

Caraviolo (de Dion-Bouton). Le premier tour fut couvert par Giuppone en 3 h. 2 m. 34 s., gagnant la Coupe de Palerme, du record du tour, et frisant de près le temps fait par Sizaire en 1908 (3 h. 25 s.). Il est suivi par Goux, Boillot, Caraviolo, Olsen, Ravetto.

Voici, du reste, les temps, tour par tour :

	1er Tour.		2e Tour.
Giuppone	3 h. 2 m. 34 s.	Goux	3 h. 23 m.
Goux	3 h. 25 m. 34 s.	Giuppone.	3 h. 50 m.
Boillot	3 h. 27 m.		
Olsen	3 h. 44 m. 55 s.		

Soit pour le temps total :

Goux	6 h. 48 m. 34 s.
Giuppone.	6 h. 52 m. 34 s.

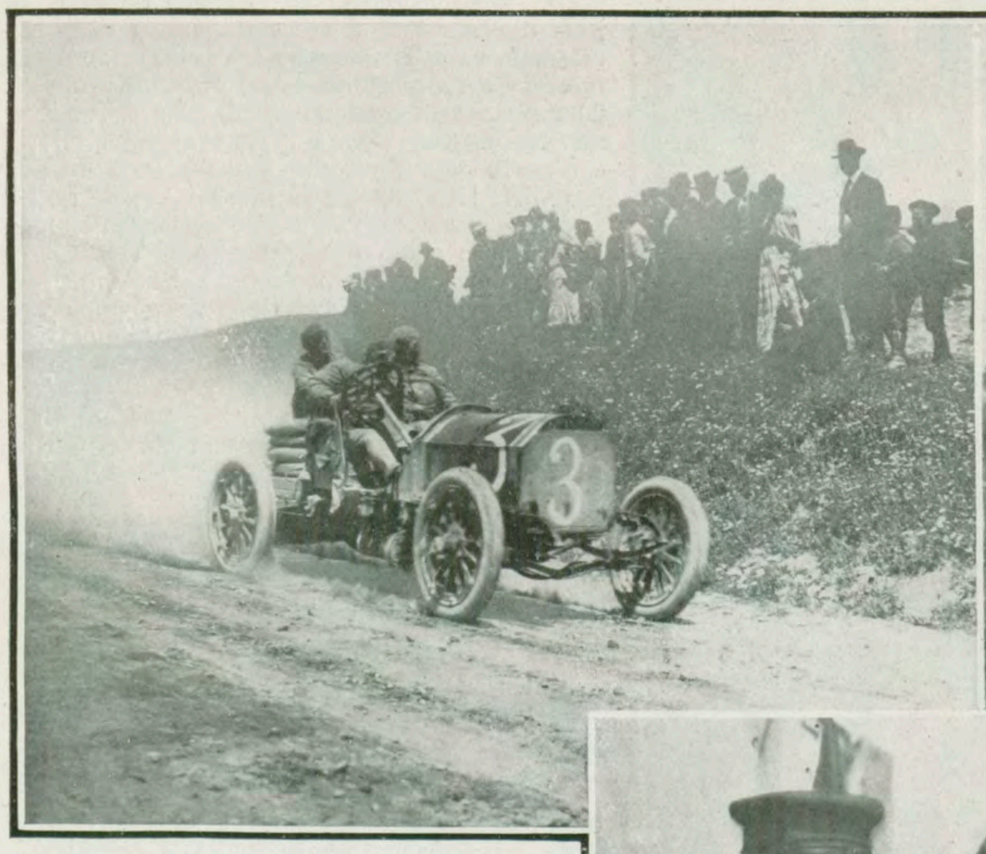
Le vainqueur réalise la moyenne de 44 kil. 100 à l'heure.

Giuppone, sur son premier tour, a fait 49 kilom. 500 de moyenne. H. P.

LA TARGA FLORIO

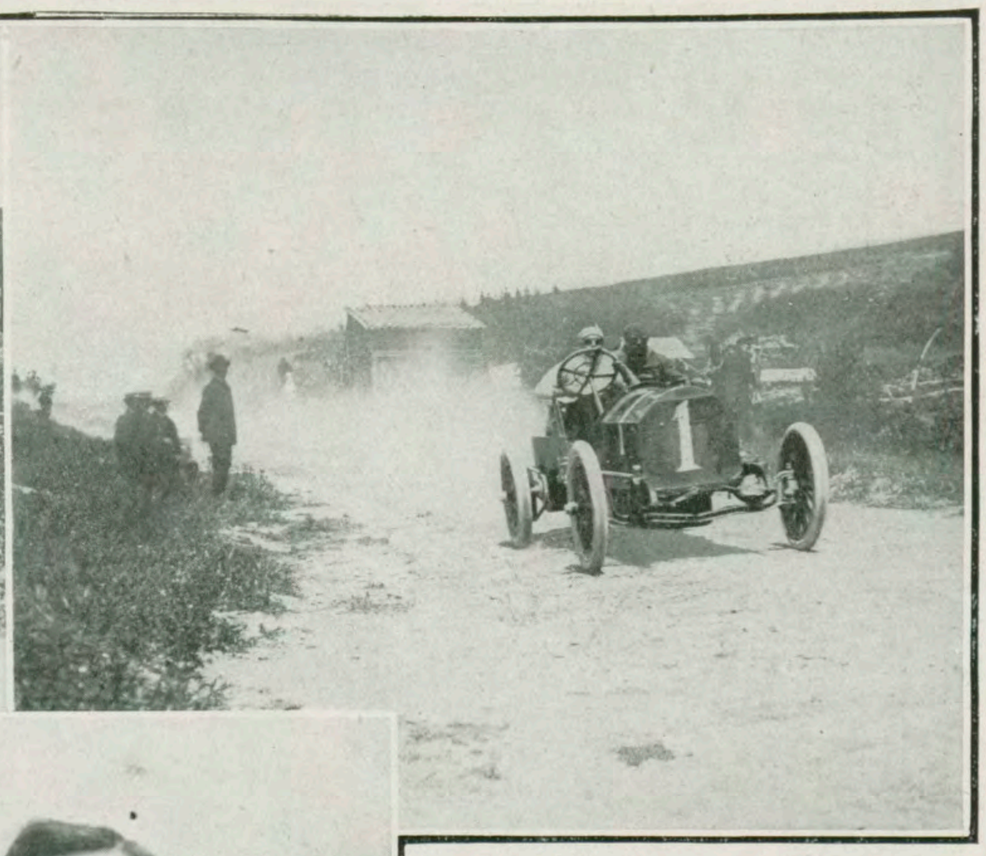
Une épreuve classique qui finit mal

Il est triste de voir tomber dans l'oubli une des courses qui marquèrent au calendrier de l'automobile



L'arrivée du vainqueur.

C'est Ciuppa qui a remporté la quatrième Targa en 2 h. 43 m. 19 s. Moyenne à l'heure 55 kilom. 214.



Le chevalier Florio arrive second.

Florio croyait bien gagner son épreuve, mais il n'a pu que se classer second à une minute du vainqueur.

Ciuppa après l'arrivée.

Le vainqueur de la quatrième Targa est un jeune Sicilien de 23 ans dont c'était la première course.

Après la suppression du Grand Prix de l'A. C. F., décision aussitôt imitée par les clubs d'Allemagne, d'Italie et de Belgique, il fut certain que nous n'aurions pas cette année de grandes épreuves automobiles. Il en restait pourtant deux, la Coupe des Voiturettes et la Targa Florio qui se courent toutes les deux en Sicile. Le chevalier Florio, organisateur de ces deux épreuves et de beaucoup d'autres, serait cette année encore le mécène généreux que nous connûmes et la Coupe de Sicile, tout comme la Targa, se disputerait en 1909 comme elles se sont disputées les années précédentes. Elles se sont courues en effet, mais nous allons voir dans quelles conditions.

Parlons tout d'abord de la Coupe des Voiturettes. On en a vu plus haut le résultat, et nos lecteurs se sont peut-être étonnés qu'une seule marque française se soit donné la peine de faire le déplacement, les autres voitures, appartenant toutes à une même autre marque, étaient tout simplement des voitures d'amateurs siciliens. En voici la raison :

Les organisateurs s'étaient dit qu'il était inutile de faire beaucoup de frais pour une épreuve qui ne réunirait peut-être pas beaucoup de partants et qu'il était bien plus simple de la disputer entre amis. L'écurie du chevalier Florio comptait déjà à elle seule assez de voitures pour constituer un départ honorable. En y ajoutant celles de quelques camarades, ce serait parfait. Malheureusement, il y avait un challenge que chacun des concurrents aurait bien voulu enlever, moins pour sa valeur intrinsèque certainement que pour la valeur sportive qui s'y attache. Ce challenge avait été gagné l'an dernier par une voiturette Lion qui l'avait emporté avec elle. On écrivit au détenteur en le priant de retourner le bronze à Palerme.

— Mais pardon, répondit-on. Nous avons gagné un challenge, nous sommes bien disposés à le garder. Nous irons le défendre.

Et voici comment on apprit un beau matin que la Coupe des Voiturettes se disputait dans 8 jours et que les engagements, clos, comportaient une équipe française et une équipe italienne, montée sur des voitures également françaises, qui n'ont d'ailleurs rien de voitures de course.

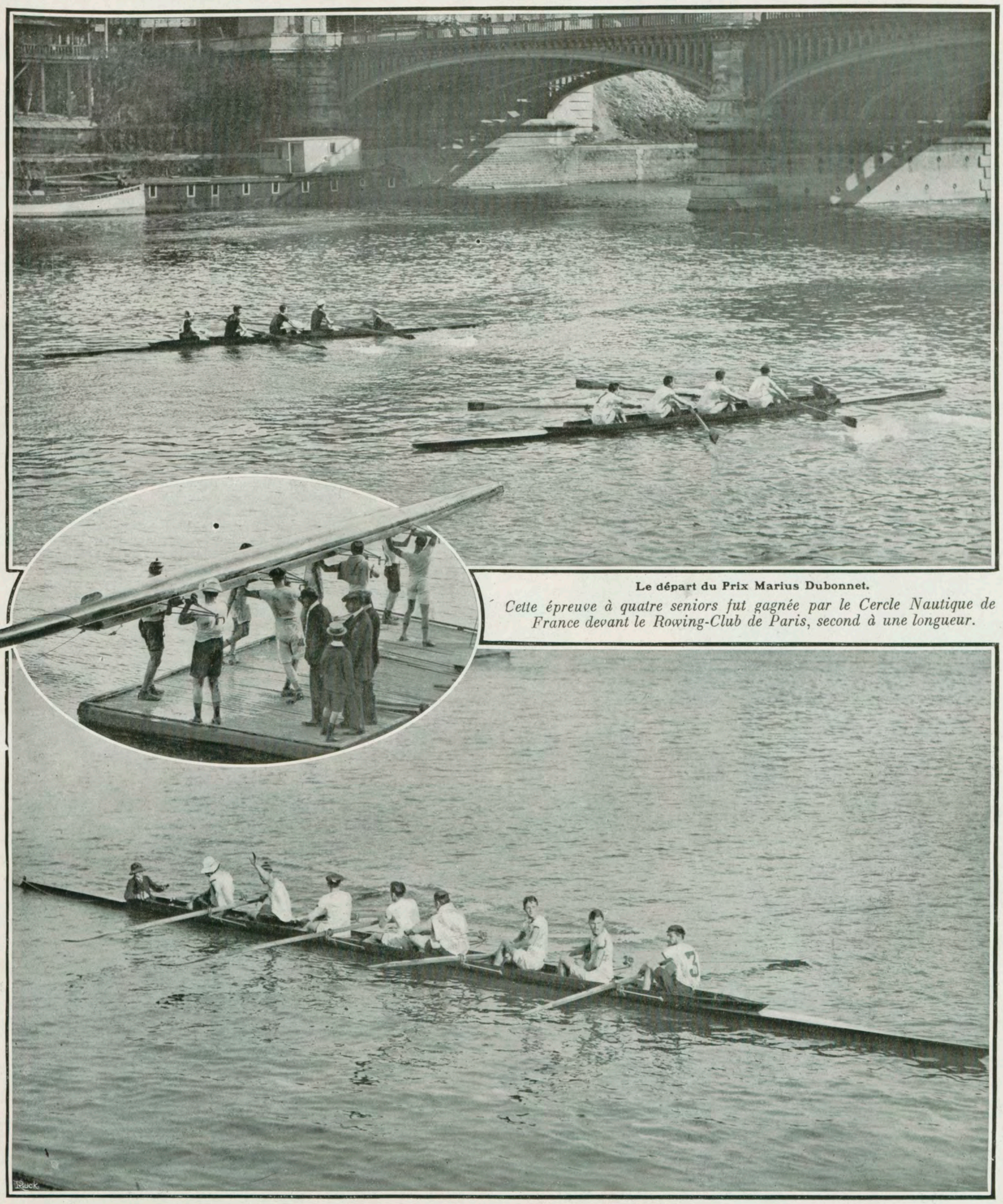
On sait que Giuppone qui avait pris la tête et Boillot furent tous deux arrêtés par manque d'essence. Ils ne connaissaient pas leur moteur et en ignoraient la consommation. Goux, avec sa voiturette de l'an dernier, enleva l'épreuve et le challenge fut définitivement acquis à la France. Il est peu probable qu'on nous revoie jamais en Sicile.

Pour la Targa, ce fut autre chose. Où était la grande course de 1907, alors que 43 voitures représentant quatre nations, étaient engagées et que l'intérêt de l'épreuve menaçait de faire pâlir toutes les courses concurrentes et le Grand Prix de l'A. C. F. lui-même? Où était même celle de l'an dernier où sur 12 voitures engagées, 11 étaient italiennes, mais où les maîtres du volant, les Lancia, les Nazzaro, les Trucco étaient aux prises? Le règlement de 1908 avait été dans une certaine mesure critiqué; les 6-cylindres étaient vraiment par trop handicapés. Cette année, il n'y eut pas de règlement du tout, ce fut la course en famille, le *catch as catch can* automobile. On se fait une idée de *l'olla podrida* que fut la liste des concurrents. Elle comprenait sept 4-cylindres dont les alésages variaient de 130 millimètres à 75, une 6-cylindres de 90 et trois 2-cylindres de 80! L'arrivée fut ce qu'elle devait être... Ciuppa, un jeune sportsman sicilien qui conduisait une des deux voitures de 130 millimètres, passa le poteau le premier, suivi à une minute du chevalier Florio qui menait l'autre.

Il est vraiment regrettable qu'une épreuve classique se termine aussi mal. Le donateur d'un challenge n'a pas le droit d'en modifier les conditions et si M. Florio voulait s'amuser à faire une course avec ses amis, il était bien inutile qu'il décorât cette petite fête de famille du nom de l'épreuve où triomphèrent successivement Cagno, Nazzaro et Trucco.

F.-A. Wheel.

LA JOURNÉE DES FONDATEURS



Le départ du Prix Marius Dubonnet.

Cette épreuve à quatre seniors fut gagnée par le Cercle Nautique de France devant le Rowing-Club de Paris, second à une longueur.

Le Rowing-Club de Paris, gagnant du challenge Doyen.

La Société Nautique de la Basse-Seine a donné dimanche dernier sa neuvième journée annuelle des fondateurs, dans le bassin de Courbevoie-Asnières. La course la plus importante de la journée a été le challenge Doyen pour huit rameurs juniors. Elle a été l'occasion d'une belle lutte entre la Basse-Seine et le Rowing-Club qui a fini premier par 10 centimètres.

WILLIE LEWIS CONTRE HONEY MELODY

Deux champions d'Amérique aux prises — La France assiste maintenant à des combats comme on en voit rarement de l'autre côté de l'Atlantique

Un soir, après une victoire remportée par Willie Lewis dans les conditions merveilleuses auxquelles il nous a habitués, M. Théodore Vienne disait :

— Je ne puis comprendre qu'un homme tel que vous ait pu trouver son maître? Comment se fait-il que vous ayez été mis knock-out? Je ne puis me figurer Lewis étendu à terre.

— C'est bien simple, répondit Willie, faites venir Honey Melody et vous verrez l'athlète qui, par deux fois, m'a abattu à ses pieds.

Et voilà comment fut décidée la rencontre des deux champions. Enhardi par ses deux succès, Melody fut trop heureux de venir à Paris.

Honey Melody est né le 15 janvier 1884, à Charlestown. Il a donc quatre mois de plus que Willie Lewis. Il débuta à la fin de 1901, un an après Lewis.

Son record se compose de 68 combats qui se répartissent ainsi : 35 victoires par knock-out, 14 aux points, 9 matches nuls, 5 défaites aux points, dont une sur une faute, 4 défaites par knock-out, 1 match sans décision.

Parmi les hommes qu'il mit knock-out, on peut citer Willie Lewis (deux fois), Joe Donshire, J. Fitzgerald, Billy Gardner, Eddie Connolly, Otto Sieloff, Mac Carthy, Jack O'Keefe, Terry Martin, etc. Il fut battu aux points deux fois par Buddy Rian (la première en 6 rounds, la seconde fois en 5 rounds sur une faute), Jack O'Keefe (6 rounds), Mike Twin Sullivan (20 rounds), et Harry Lewis. Il fut mis knock-out par Jig Stone, en 13 rounds, le 25 mai 1903, à Boston; Buddy Ryan, en 1 round, le 14 novembre 1904, à Chicago; Joe Thomas, en 11 rounds, le 3 septembre 1906, à Chelsea, et Frank Mantell, en 15 rounds, le 1er novembre 1907, à Dayton.

Il possède, on le voit, un record impressionnant. Cependant, il est curieux de constater qu'il n'a jamais disputé de combats aussi durs que ceux fournis par Willie Lewis.

Et pourtant, par deux fois, il mit aisément knock-out notre vieille connaissance, alors que Willie parvenait à triompher d'hommes battus par lui.

Le match qui mettait aux prises Willie Lewis et Honney Melody samedi dernier nous fit assister à une merveilleuse démonstration de la méthode américaine.

Willie Lewis nous montra enfin ce dont il était capable quand il était à l'ouvrage.

Dès que Melody recevait un coup dur, il rentrait de toutes ses forces, alors que Lewis ne s'en méfiait point. Et c'est ainsi, croyons-nous, que le nouveau débarqué a pu se rendre maître deux fois de suite par knock-out, de son glorieux vainqueur de samedi. En outre, aux matches précédents, Lewis s'était affaibli en se faisant maigrir de plusieurs kilos. Là, il n'en eut pas besoin et se heurta en pleine forme, à un homme insuffisamment prêt qu'il abattit cinq fois de suite au quatrième round, forçant ses seconds à jeter l'éponge.

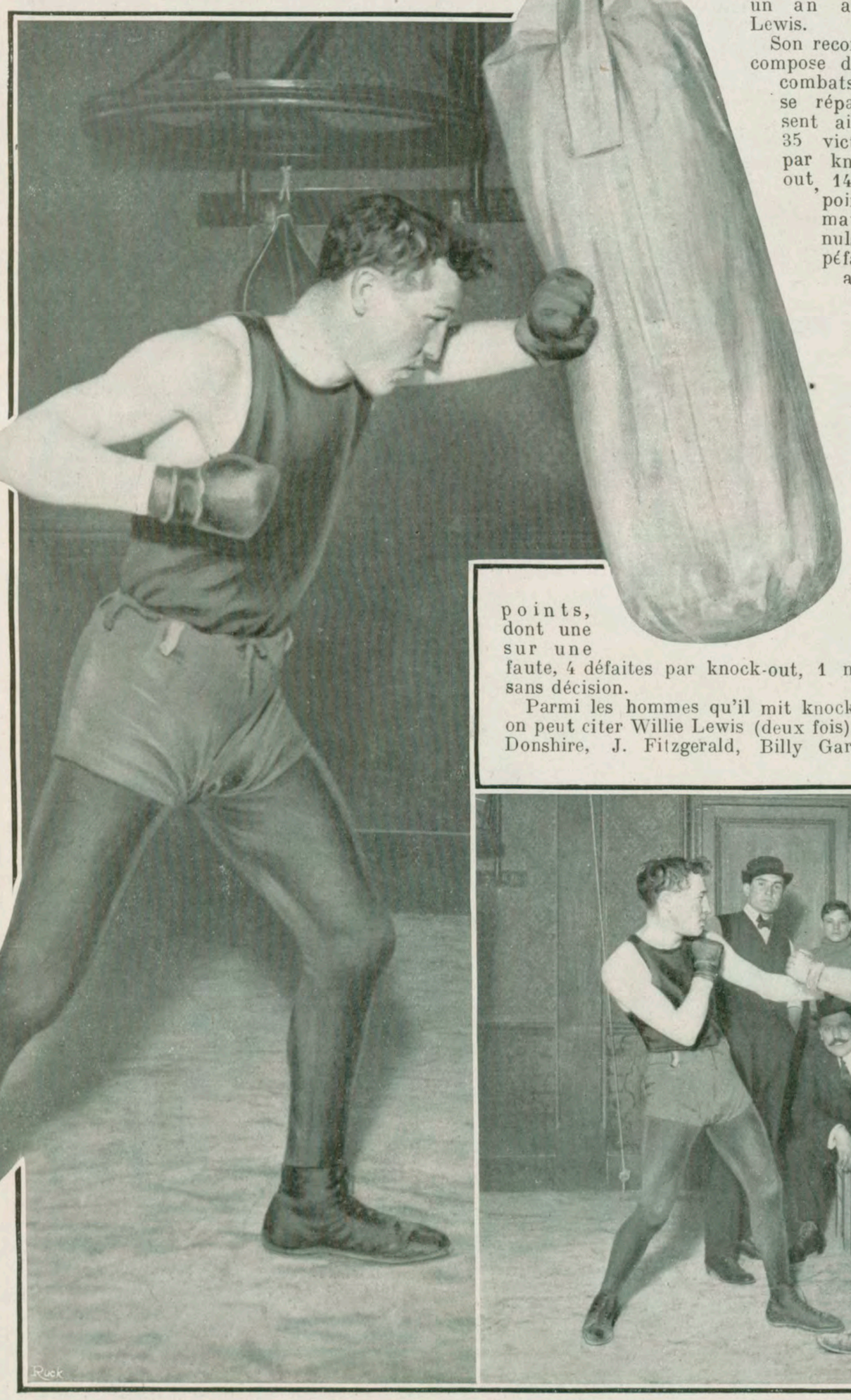
En terminant, nous ne pouvons mieux faire que de donner l'opinion des deux boxeurs sur le match.

— Mes compliments, Melody, dit Willie, vous frappez terriblement dur.

— Vous aussi, répondit Melody, et vous avez fait de grands progrès depuis nos matches.

Ceci se passait trois quarts d'heure après le match et le vaincu, encore étourdi, la figure horriblement abîmée, s'en alla, soutenu par deux amis.

JACQUES MORTANE.



" Honey " Melody au sac.

Le célèbre boxeur américain est âgé de 25 ans et 3 mois. Il pèse 64 kilos et a 1 m. 75 de taille.

Melody et Hogan.

L'adversaire de Willie Lewis s'entraîne chez Payenneville, à Neuilly. C'est le champion de France poids lourds qui travaille avec lui, prenant ainsi lui-même de merveilleuses leçons.

SANDY FERGUSON A PARIS

Malgré la saison avancée, l'invasion américaine continue va matcher Joe Jeannette le triomphateur de la saison

Un boxeur blanc poids lourd, Sandy Ferguson,

QUAND nous serons à cent... Il semble de plus en plus que la France constitue, pour les boxeurs, le Paradis terrestre. Tous les champions viennent nous rendre visite. En échange du plaisir qu'ils éprouvent à visiter notre pays, ils nous font mieux connaître les secrets de leur méthode incomparable.

Après le régal Willie Lewis-Honey Melody, on nous convie au match Joe Jeannette-Sandy Ferguson. Quel est ce Ferguson ?

Sandy Ferguson est un poids exceptionnellement lourd qui pèse la bagatelle de 106 kilos. Joe Jeannette devra donc lui rendre plus de 20 kilos. Mais quel est ce handicap pour ce virtuose des quatre onces! Il ne faudrait pas croire cependant que Ferguson n'ait que son poids comme avantage. C'est un homme de classe. Il a été opposé aux meilleurs et a toujours honorablement figuré. Il frappe comme un marteau et encaisse comme une enclume. Il n'est peut-être pas aussi scientifique que son adversaire noir, mais il est cependant considéré comme un très fin boxeur. Son dernier combat avec Jim Barry en est une preuve.

Jim Barry, combattant très rusé, a essayé de tromper son antagoniste, mais il a été pris à son propre piège. Il a d'ailleurs été déclaré vaincu pour avoir frappé trop bas, alors qu'il se trouvait dans un état d'infériorité notoire. Cette victoire de Sandy Ferguson sur l'un des meilleurs poids lourds d'Amérique montre la valeur de notre visiteur. C'est là le dernier combat qu'il ait livré dans son pays.

Dans son record, nous relèverons les matches qu'il a fournis contre les rois du ring. Il n'en est jamais sorti vainqueur, mais il n'a pas été mis knock-out une seule fois et ses performances contre les plus grands champions valent plus que des victoires remportées sur des hommes de second ordre.

Quatre fois il a rencontré Jack Johnson : le 16 avril 1903, à Boston, il était battu en 10 rounds; le 31 juillet 1903, il faisait un match de 6 reprises, sans décision, à Philadelphie; le 11 décembre, il était vaincu en 20 rounds, à Colma, enfin, à Chelsea, sur une faute, il était disqualifié au sixième round, le 18 juillet 1905. Joe Walcott le battit en 15 rounds, à Boston, le 10 novembre 1903 et fit match nul en 10 rounds, le 23 mai 1904, à Portland. Le 10 mars 1904, Marvin Hart le battait en 20 reprises à Hot Springs; Sam Langford, le 19 mai 1908, en 12 rounds, à Boston; enfin Joe Jeannette, le 15 septembre 1908, en 12 rounds, à Boston. Joe lui donnera sa revanche le 22 mai.

Ajoutons que Ferguson est managé par notre vieille connaissance, le stayer Mac Lean.

JACQUES MORTANE.

Ferguson à l'entraînement.

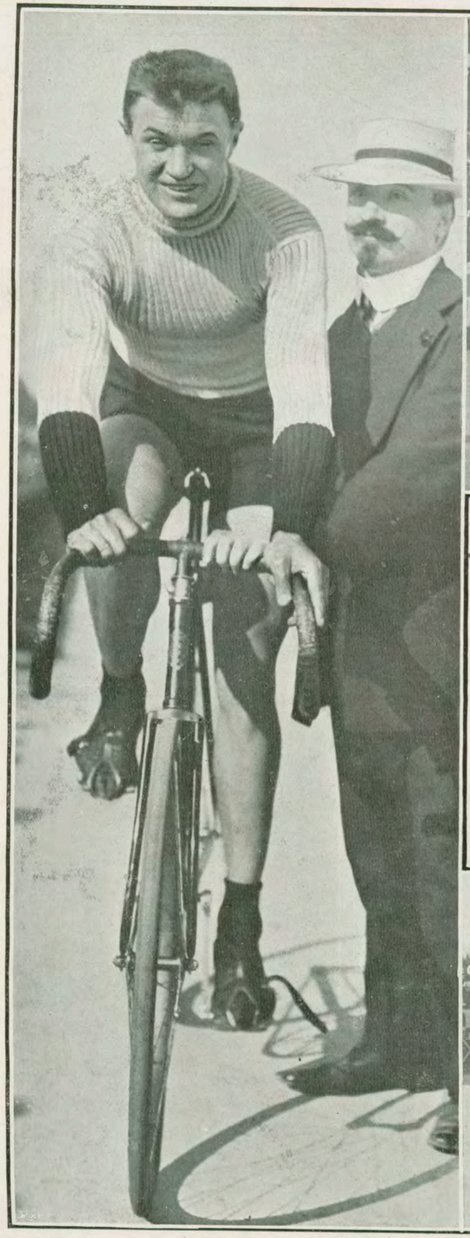
Ferguson s'entraîne chez Payenneville comme Melody. Il va se rencontrer avec Joe Jeannette dans le courant du mois de mai.

Ferguson au punching-ball.

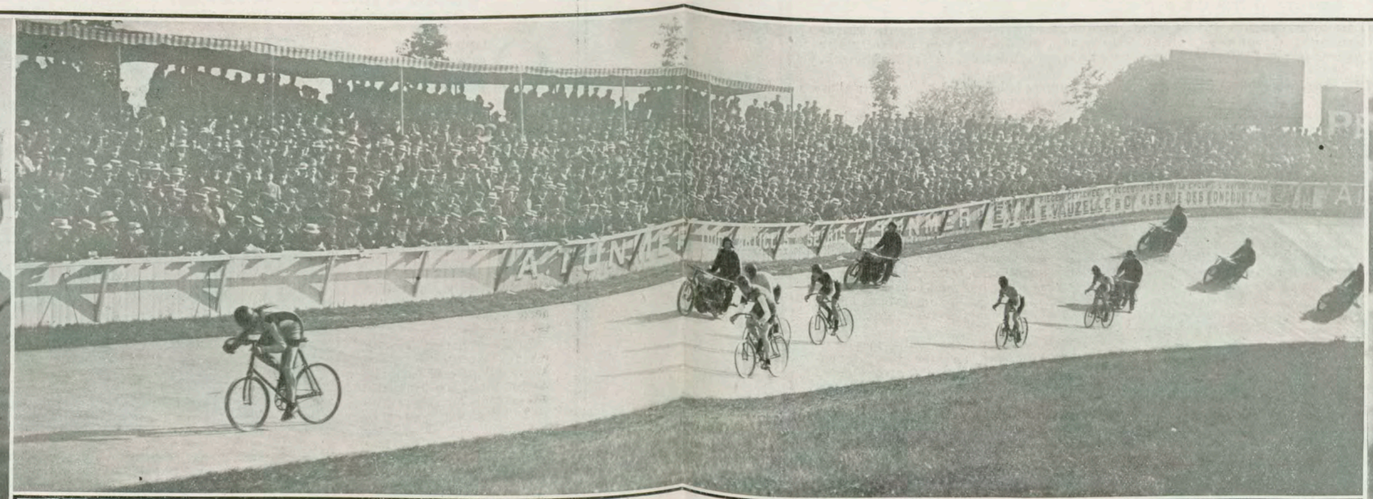
Le nouveau venu mesure 1 m. 85 et pèse 106 kilos. C'est un redoutable frappeur.

La Vie au Grand Air

TROIS CHAMPIONS DE FRANCE : DEUX HOMMES NOUVEAUX



Dupré, champion de France vitesse.
Le grand coureur roannais qui remporte son premier championnat, est un athlète à l'effort long et puissant. Il monte une bicyclette la Française, marque Diamant, pneus licence monofil.



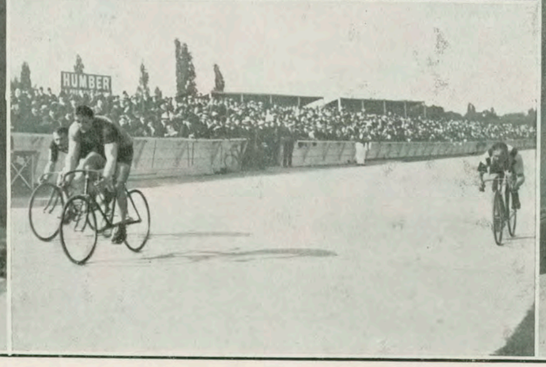
La prise des entraîneurs dans le Championnat de 100 kilomètres.
Six concurrents prirent le départ, mais il n'y eut, en réalité, lutte qu'entre Darragon et Parent, lutte dont le dernier sortit vainqueur d'un rival mal disposé. Après avoir opposé une belle résistance, il finit par céder, descendit pour changer de machine et se classa second à 12 tours. Ellena, troisième à 22 tours.

Deux nouveaux noms ont été inscrits dimanche dernier sur la liste des champions de France, ceux de

Un des grands défauts du sport cycliste, c'est son manque d'organisation et de méthode, au point de vue sportif, j'entends.

Dans les courses de chevaux, les mêmes épreuves reviennent méthodiquement, régulièrement chaque année, à des époques fixes, sur des distances et avec des données invariables. Une sage gradation dans la longueur des parcours, dans l'importance des allocations mène insensiblement les concurrents jusqu'à la course capitale de la saison, le Grand Prix de Paris. Il y a des épreuves pour les jeunes, des handicaps, tout est fait pour permettre aux nouveaux venus de sortir, tout en maintenant l'intérêt des épreuves. Dans les sports athlétiques eux-mêmes, les programmes classiques de courses à pied se répètent chaque année aux mêmes dates: le football rugby, le football association ont leurs programmes de championnat arrêtés un an à l'avance. En cyclisme, il n'y a rien de tout cela.

A part le Grand Prix de Paris, rien n'est fixe, tout est laissé au hasard. Aucune gradation dans les épreuves de longue distance, aucune vue



L'arrivée de la finale du Championnat de vitesse.
Ludovic part aux 200 mètres, mais Dupré le remonte, résiste brillamment à une attaque de Delage et gagne d'une demi-longueur. Ludovic finit troisième à une longueur.

Alavoine, champion de France sur route.
Le nouveau champion a couvert les 100 kilomètres en 2 h. 41 m. 50 s. sur bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.

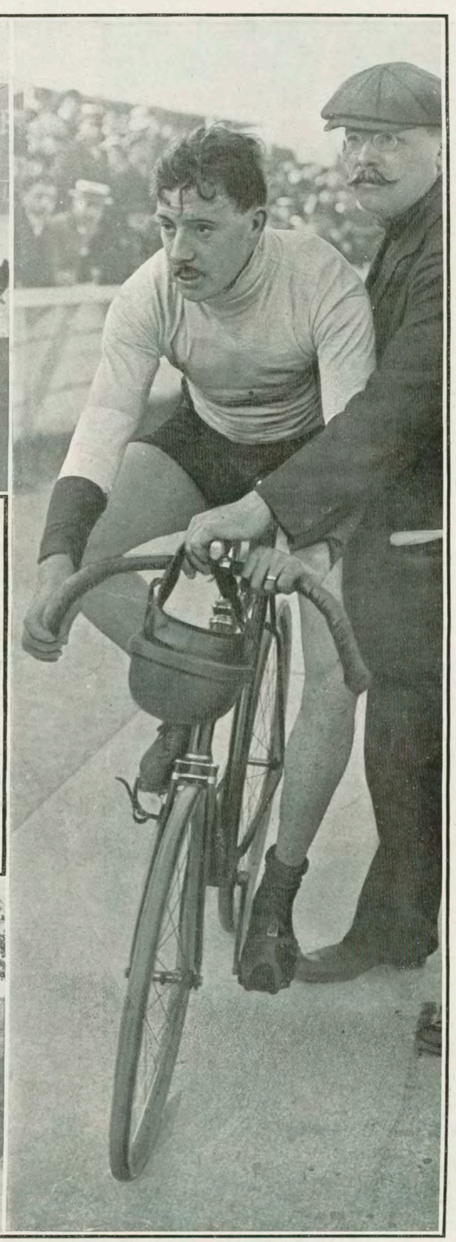
Dupré et d'Alavoine Parent seul a conservé son maillot tricolore

d'ensemble pour la saison. Les quelques épreuves classiques arrivent à des dates quelconques. C'est ainsi que, pendant plusieurs années, le Championnat de France fut couru en fin de saison, après le Championnat du Monde, alors que la logique voudrait que les Championnats nationaux précédassent partout la grande épreuve internationale. Cette fois, par un excès contraire, les Championnats de France se disputent au début de la saison, alors que les cracks ne sont pas et ne doivent pas être en forme. Je sais bien que tout cela n'empêche pas le public de venir en foule au vélodrome. Mais peut-être, avec une série de programmes mieux combinés, y attirerait-on une autre série de spectateurs qui n'y viennent pas ou qui n'y viennent plus et dont l'absence se fait sentir au pesage. Il est vrai qu'ils demanderaient tous des billets de faveur.

Deux nouveaux champions endossent cette année, pour la première fois, le maillot tricolore : Dupré, le géant roannais, à l'effort long et puissant, et Alavoine, un jeune. Darragon, cette fois encore, doit renoncer à porter les trois couleurs que Parent a su conserver.

M. V.

Sur la route de Trappes.
Dès le départ, comme on le voit sur notre photographie, deux pelotons se sont formés, Garrigou, Brocco, Lapize sont dans le second, Alavoine et Lignon dans le premier.



Parent, champion de France de fond.
Pour la seconde fois, Parent s'adjuge le titre de champion de France de fond et conserve son maillot tricolore. Il monte une machine munie de pneumatiques Continental.

LA COURSE DE MARATHON

Par ALFRED A. SHRUBB

Alfred A. Shrubb.

Le recordman amateur de l'heure s'entraîne maintenant pour les épreuves de plus longue distance, comme celles de Marathon.

Il nous a semblé intéressant, au moment où les courses de Marathon sont devenues autant à la mode, de donner des conseils sur l'entraînement dus au fameux champion anglais, Alfred Shrubb.

C'est lors des Jeux Olympiques, disputés à Athènes, en 1906, que les courses dites de Marathon sont devenues classiques. On ne supposait pas alors qu'elles remporteraient le succès qu'elles recueillent partout aujourd'hui. Et j'étais loin de croire qu'à l'heure actuelle, j'en serais l'un des principaux compétiteurs. La première de ces épreuves courues sur 42 kilom. 500 revint à Scherring dont le temps de 2 h. 51 m. 23 s. 3/5 ne me semblait pas extraordinaire à cette époque. L'expérience m'a donné raison. Les principales performances accomplies depuis m'ont prouvé que ce temps, quoique fort honorable, était loin de constituer une prouesse inaccessible.

Maintenant, passé professionnel, je ne me suis plus spécialisé sur les distances diverses qui, jusqu'à l'heure, me valurent la gloire de m'approprier de nombreux records du monde. J'ai abordé le grand fond et n'ai pas lieu de m'en repentir. Aussi, suivant ma méthode qui me permit d'arriver toujours fin prêt au poteau du départ, j'ai établi un tableau d'entraînement pour les courses de longue distance telles que le Marathon.

Le principal est de commencer par s'entraîner à la marche. J'accomplis trois ou quatre fois par semaine une promenade de 16 milles, à une allure d'environ 4 milles et demi à l'heure. Les autres jours, 8 milles suffisent, mais alors à une moyenne horaire de 5 milles, sauf un jour où je couvre 16 milles sur route à la course. Et je m'efforce à ce que mon allure soit très régulière.

Je pratique cet entraînement pendant un mois ou six semaines, puis je me livre à un travail plus rigoureux. Je fais alors à la course 20 et même 25 milles deux fois dans la semaine ou trois fois en quinze jours. Je préfère la route à la piste, parce que celle-là affermit davantage les muscles que celle-ci.

Il convient de prolonger les marches pendant ce temps, de parcourir 20 ou 25 milles deux fois par semaine et 12 à 15 milles les autres jours. Et pendant ce temps d'entraînement, je bannis de mon travail toute tentative de sprint.

C'est la distance et non point l'allure qui vous tue dans une course de Marathon. Il faut donc, avant tout, vous efforcer de pouvoir la couvrir sans crainte. Le reste sera facile à acquérir. Le jour de la course, si vous avez les 42 kilomètres dans les jambes, vous pourrez indéfiniment régler votre allure aussi bien que vous l'entendrez.

Il ne faut pas lever les pieds trop haut, sans quoi la fatigue arrive promptement. La meilleure action, sinon la plus esthétique, est celle qui vous permet d'employer tous vos moyens. Vous devez, par conséquent, éviter par-dessus tout de « cogner » vos muscles, ce qui arrive lorsque vos jambes frappent la terre en venant de haut.

Laissez pendre vos bras et penchez-vous en avant afin de vous aider en portant votre poids devant vous. Faites votre parcours en vous imaginant sans cesse que vous dormez et que vous rêvez que vous courez : cela servira à vous faire croire que vous donnez moins d'effort et que vous ressentez moins de fatigue.

Ne vous tourmentez pas outre mesure de votre position dans la course. Par votre entraînement, s'il a été sérieux, vous devez savoir que vous êtes capable de couvrir la distance dans un temps voisin des records.

Et surtout, n'écoutez pas les spectateurs, ne vous occupez que de vous. Le public s'imagine en savoir toujours plus long que vous. S'il vous crie des conseils et que vous les suiviez, cela suffit pour vous faire perdre la victoire. Vous ne dépendez que de vous, aussi, faites fi de tout ce qui vous entoure. Si vous avez besoin de renseignements sur l'allure à laquelle vous marchez, postez quelques amis, le moins possible, sur votre chemin. Ils vous diront votre vitesse et cela suffit. A vous de voir s'il faut accélérer ou ralentir. Si cela est nécessaire, allez plus vite, mais il est préférable que ce soit votre instinct plus que le chronomètre qui vous guide. Plus votre allure sera mécanique, plus vous aurez de chances de triompher. Il faut absolument libérer vos jambes de toute influence de la part de votre cerveau.

Il ne fait de doute pour personne que les courses de longue distance, comme les Marathon sur route surtout, sont passionnantes, ce sont les plus intéressantes. Elles le sont de bout en bout, du commencement à la fin. Et si vous vous sentez la force de suivre à la lettre tous les enseignements que je viens de vous confier et que ma longue carrière me permet de vous donner, si vous êtes physiquement construit pour de semblables efforts, il est incontestable que vous serez forcé de triompher dans de semblables épreuves.

ALFRED A. SHRUBB.

DATES	TRAVAIL DU MATIN	TRAVAIL DE L'APRÈS-MIDI	POIDS
6 octobre.	3 milles doucement.	6 milles à une allure paisible.	55 kilos 449
7 —	4 milles à bonne allure.	5 milles à bonne allure.	54 kilos 532
8 —	4 milles à bonne allure.	La pluie, je ne sors pas.	54 kilos 532
9 —	Repos du samedi.	Repos du samedi.	55 kilos 449
10 —	3 milles assez vite.	3 milles lentement.	54 kilos 985
11 —	2 milles vite.	6 milles lentement.	54 kilos 758
12 —	Repos.	6 milles à une allure modérée.	54 kilos 523
13 —	3 milles à bonne allure.	4 milles à une allure modérée.	54 kilos 318
14 —	5 milles d'un pas régulier.	Repos.	54 kilos 532
15 —	Marche accélérée.	3 milles vite.	54 kilos 204
16 —	Repos du samedi.	Repos du samedi.	54 kilos 985
17 —	8 milles à un pas régulier.	2 milles à toute allure.	54 kilos 872
18 —	4 milles à bonne allure.	2 milles (9 m 18 s.)	54 kilos 582
19 —	Repos.	Un essai sur 10 milles (51 m. 10 s.)	53 kilos 978
20 —	5 milles à un pas régulier.	Repos.	52 kilos 950
21 —	Repos.	2 milles à toute allure.	54 kilos 091
22 —	6 milles à une allure très vive.	8 milles lentement.	52 kilos 837
23 —	Repos du samedi.	Repos du samedi.	54 kilos 318
24 —	4 milles à un pas régulier.	2 milles en 9 m. 17 s. 4/5.	53 kilos 978
25 —	Repos.	Un essai sur 10 milles (51 m. 2 s.)	52 kilos 837
26 —	4 milles à un pas régulier.	2 milles (9 m. 18 s. 3/5).	53 kilos 978
27 —	8 milles à un pas régulier.	Repos.	52 kilos 724
28 —	Repos.	Repos.	54 kilos 204
29 —	4 milles à un pas régulier.	8 milles lentement.	52 kilos 837
30 —	Repos du samedi.	Repos du samedi.	54 kilos 318
1er novembre.	3 milles à un pas régulier.	Un essai sur 10 milles (50 m. 55 s.)	52 kilos 724
2 —	2 milles vite.	5 milles à un pas régulier.	53 kilos 978
3 —	8 milles à un pas régulier.	4 milles assez vite.	54 kilos 204
4 —	Repos.	Repos.	53 kilos 978

Tableau de l'entraînement d'Alfred Shrubb, lorsqu'il se prépara pour le record du monde amateur de l'heure qu'il s'adjugea le 5 novembre 1904.

A PROPOS DU DÉPART

Le départ à la starting gate, maintenant définitivement admis en France, ne doit pas, sous peine de disparaître, en revenir aux pratiques de l'ancien départ au drapeau

La question du départ a déjà fait couler beaucoup d'encre et alimenté bien des discussions; il est probable qu'elles ne cesseront pas de sitôt.

La lutte entre les adeptes du drapeau et ceux de la starting gate fut âpre et violente; elle a fini par aboutir au triomphe presque définitif de la starting. Mais, en ce moment, la discorde semble vouloir pénétrer dans les rangs de ses partisans. Il existe, en effet, plusieurs façons d'utiliser la machine. Un premier point a déjà été tranché, celui de savoir si les concurrents doivent attendre le lever des rubans en restant de pied ferme ou en marchant au pas; c'est cette dernière solution qui a été adoptée en France, comme on peut le voir d'après les termes du Code : « Les chevaux doivent marcher au pas vers le poteau du départ et partir du pas. » En Angleterre, c'est l'autre théorie qui a cours, bien qu'elle soulève les protestations ardentes du public et de la presse sportive.

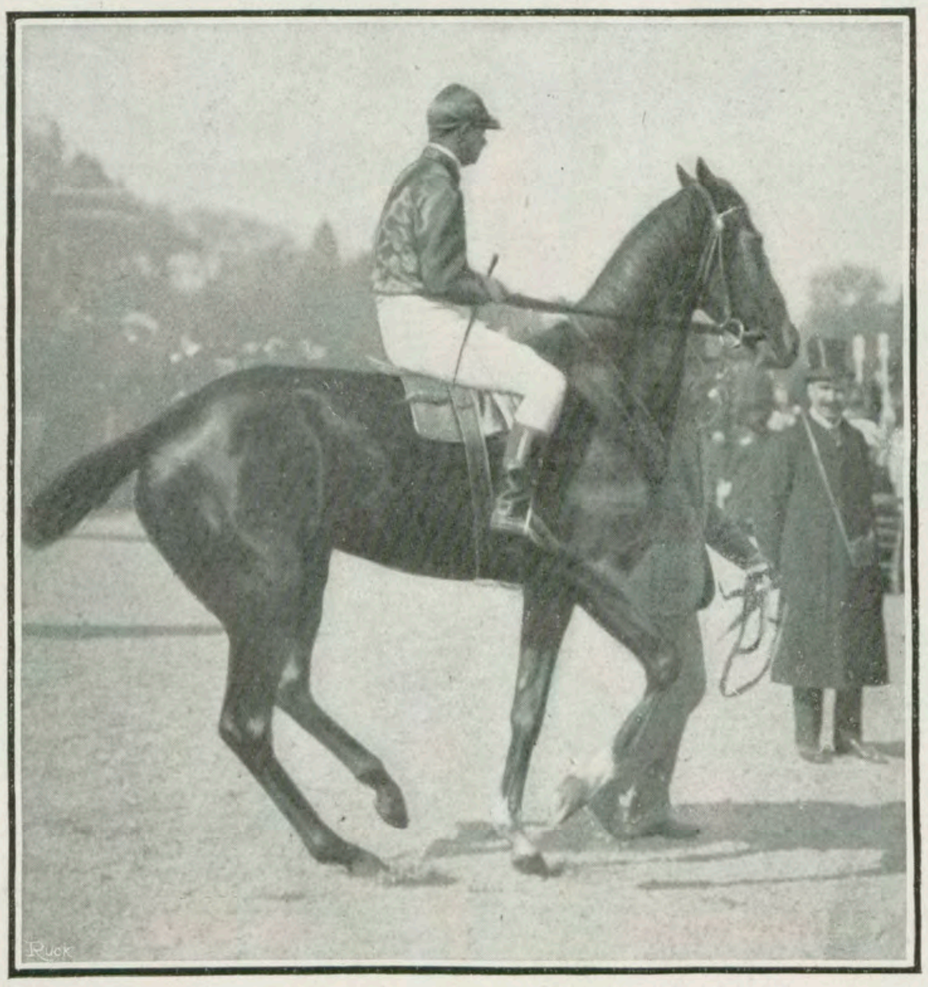
Cela étant admis, reste à savoir si le lever des rubans doit constituer un signal définitif qui ne sera annulé que dans des circonstances exceptionnelles; ou bien si, au contraire, le starter doit reprendre ce signal tant qu'il ne pensera pas avoir atteint la réalisation approximative de la perfection. Les deux solutions s'appuient sur des arguments très sérieux; seulement, pour bien juger la question, il faut se reporter à la période qui a précédé l'adoption de la machine. En ce temps-là, le starter, armé de son drapeau, faisait soi-disant ranger les chevaux sous ses ordres; mais, la plupart du temps, il courait après le peloton des concurrents afin de choisir le bon moment pour placer son signal; il en résultait toute une série de faux départs ou de promenades aux environs du point approximatif où devait commencer la course. Lorsque la starting gate a été introduite en France, son principal avantage, en dehors de la fixité de l'endroit du départ, a paru être la suppression de toutes ces fausses manœuvres qui étaient devenues la règle avec le simple drapeau.

Le lever des rubans, par son caractère définitif, devenait ainsi le point de mire de l'attention des jockeys. Car si l'on ne peut négliger le caractère impressionnable des chevaux, on doit aussi faire entrer en ligne de compte la psychologie du cavalier; or, celui-ci est bien plus appliqué à saisir le signal quand il le sait irrévocable. Si l'on admet que le déclic de la machine devient un accessoire auprès de la décision du starter, nous reviendrons bientôt aux beaux jours d'autrefois, alors que certaines fines cravaches se faisaient une spécialité d'occasionner les faux départs afin de fatiguer et d'énerver leurs adversaires avant d'entamer la lutte.

Je comprends qu'il soit très regrettable de voir un ou plusieurs concurrents partir avec quelques longueurs de retard sur le peloton; c'est là un incident qui porte à leur chance un préjudice évident.

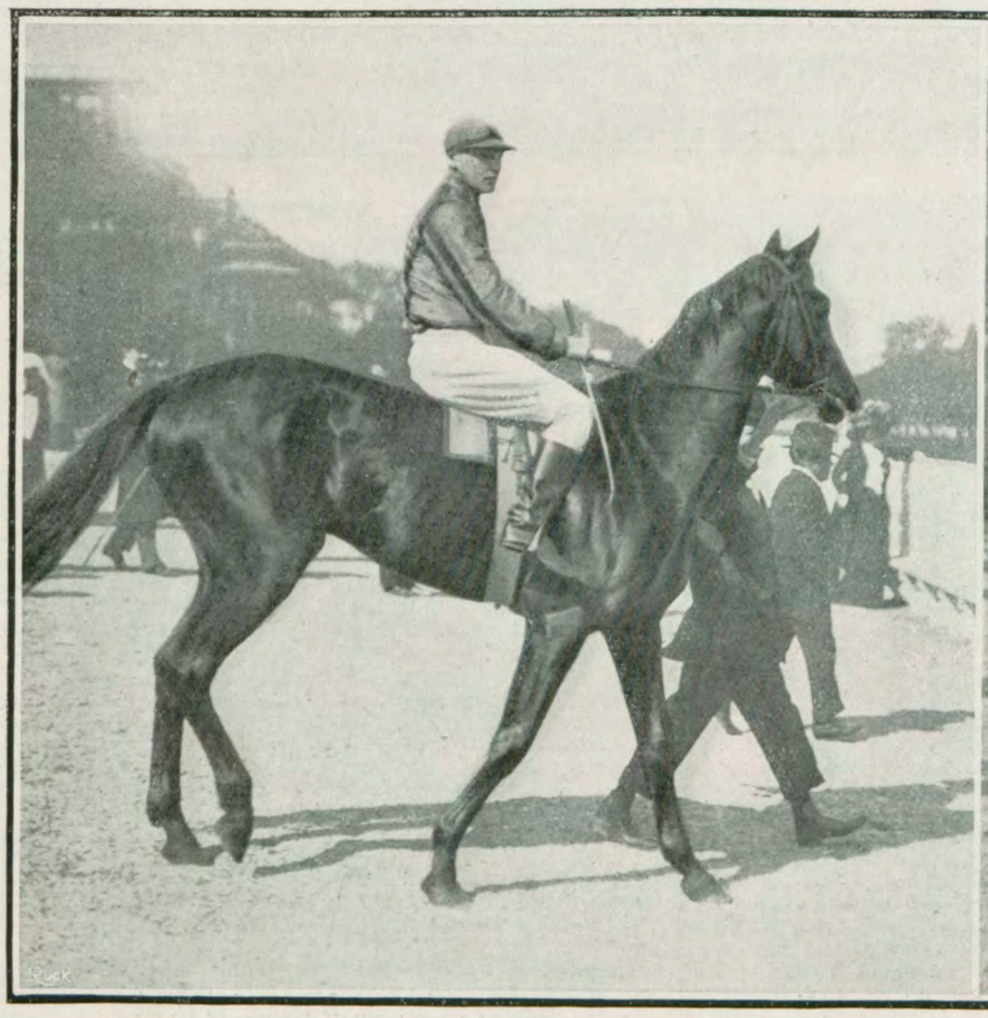
Mais ne croit-on pas qu'une série de faux départs ne désavantage, de son côté, un grand nombre d'animaux, le plus souvent, ceux qui, très dociles devant les rubans, s'élancent à la moindre tentative de départ, dépensant ainsi leur ardeur et leur bonne volonté en des efforts inutiles et trop vite réprimés.

René Riondet.



Sauge Pourprée.

Au comte Le Marois, par Perth et Médéola, seconde du Prix de Diane, du Grand Prix et du Grand Prix de Deauville, et première du Prix Edgard Gillois et du Prix de Flore, vient de faire une rentrée très admirée en gagnant le 51e Biennal et le Prix du Cadran.



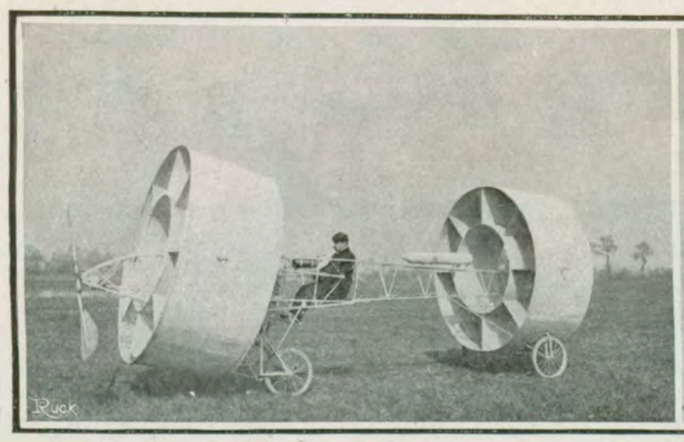
Ossian.

Au baron M. de Rothschild, par Le Sagittaire et Gretna Green, est un des concurrents du Grand Prix. Jusqu'à présent, malgré sa victoire du Prix des Cars, il est assez difficile de prévoir sa véritable qualité.

Aveu.

A M. A. Aumont, par Simonian et Alliance, est aussi engagé dans le Grand Prix. Sa place entre Verdun et Négofol dans le Biennal est à retenir, car on peut attendre beaucoup mieux de lui.

LE CARNET DU SPORTSMAN



L'aéroplane Givaudan.

M. Givaudan est l'inventeur d'un aéroplane type multicellulaire qu'il expérimente en ce moment à Lyon.

Un retraité du volant.

Rigal a abandonné le volant. Désormais il représentera à Passy une de nos grandes maisons de cycles et d'automobiles.

L'accident de Georget.

Léon Georget qui a été victime d'une chute malheureuse dans la course Bordeaux-Paris est soigné en ce moment à Angoulême.

Les Japonais en France.

M. Tsuzuki, le fils d'un important éleveur japonais, vient d'entrer chez M. A. Mac Intyre pour y apprendre l'entraînement.

Les sports à Bordeaux.

Le départ de la course du Marché de l'Alimentation a été donné à 37 concurrents. L'épreuve a remporté un gros succès.

Les Brevets militaires.

L'épreuve cycliste des 40 kilomètres pour le brevet militaire, s'est courue dernièrement à Mâcon. Beaucoup de concurrents se sont présentés au départ.

Miss Beagley.

La première femme du nouveau corps des infirmières militaires cyclistes qui vient d'être créé en Angleterre.

Principaux Résultats sportifs du 3 au 8 Mai

CYCLISME

DIMANCHE 9 MAI. — Vélodrome du Parc des Princes. — *Championnat de France* (vitesse) : 1. Dupre; 2. Delage, a une demi-longueur; 3. Ludovic, très près.

Championnat de demi-fond (100 kilomètres derrière grosses motocyclettes) : 1. Parent; en 1 h. 15 m. 17 s. 4/5 ; 2. Darragon, a 12 tours; 3. Ellena, a 22 tours; 4. Sères; 5. Gombault, 6. Bardonneau.

Championnat de France (100 kilomètres sur route) : 1. Alavoine, en 2 h. 41 m. 50 s. 1/5; 2. Lignon; 3. Léonard; 4. Lapize; 5. Ringeval; 6. Dortignacq; 7. Cornet; 8. Pagès; 9. Pardon, 10. Chartier.

Vélodrome Buffalo. — *Championnat de Paris* (scratch, 1 kilomètre) : 1. Schilks; 2. Texier, a une longueur et demie; 3. Demangel.

Championnat de Paris (50 kilomètres avec entraîneurs humains) : 1. Parisot, en 1 h. 5 m. 54 s.; 2. Hoffbourg, a 2 tours; 3. Marcault; 4. Vugé; 5. Chocque; 6. Avrillon.

ATHLÉTISME

SAMEDI 8 MAI. — New-York. — *Le Derby des Marathons* : 1. Saint-Yves (Français), en 2 h. 44 m. 5 s.; 2. Svanberg (Suédois), 2 h. 55 m. 4 s.; 3. Crook (Américain); 4. Simpson (Indien), 5. Appletey (Anglais); 6. Marsh (Anglais); 7. Dorando (Italien); 8. Cibot (Français).

SAMEDI 8 MAI. — Boxe. — Cirque de Paris. — Willie Lewis vainqueur de Honey Melody au quatrième round.

Sandy Fergusson, vainqueur de Herbert Holl en 50 secondes. Hogan, vainqueur de Marchand aux points.

DIMANCHE 9 MAI. — Aviron. — Courbevoie. — *Prix Reynolds* (quatre juniors, 1.200 mètres) : 1. Rowing Club de Paris; 2. Société d'Encouragement.

Prix du Comité d'Honneur (huit rameurs débutants) : 1. Cercle Nautique de France; 2. S. N. de la Basse Seine; 3. Cercle Nautique de France.

Challenge Louis Doyen (huit rameurs, 1.750 mètres) : 1. Rowing Club de Paris: 2. S. N. de la Basse-Seine; 3. C. N. de France.

DIMANCHE 9 MAI. — Hockey. — Le Racing gagne le Championnat de France avec 1 but contre le Stade Français 0.

HIPPISME

LUNDI 3 MAI. — Saint-Cloud. — *Prix Semendria* (2.100 mètres, 20.000 francs) : 1. Ronde de Nuit, a M. J. de Brémond (C. Halsey); 2. Rose de Flandre, a une demi-longueur. 3. Mademoiselle Bon, a une longueur. P. M. : gag., 69 francs; pl., 29 francs, 19 fr. 50, 28 francs.

Prix des Eglantiers (handicap, 2.000 mètres, 5.000 francs) : 1. Pitt, à M. A. Chocque (A. Woodland); 2. Guy Fawks, a trois longueurs; 3. Christiane, a deux longueurs. P. M. : gag., 87 fr. 50; pl. 27 fr. 50, 21 fr. 50, 30 francs.

MARDI 4 MAI. — Saint-Ouen. — *Prix de Penmarch* (steeple-chase, 3.800 mètres, 5.000 francs) : 1. Antinoüs, à M. Pinzer (G. Sauval); 2. Reporter, a deux longueurs; 3. Falsacappa, à quatre longueurs. P. M. : gag., 55 fr. 50; pl.; 33 fr. 50, 36 fr. 50.

Prix Quand-Même (steeple-chase, handicap, 3.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Taïdoun, à M. E. Thiébaux (G. Parfrement ; 2. Calomel, a deux longueurs et demie); 3. Ros, à cinq longueurs. P. M. : gag., 67 francs; pl., 21 francs, 26 francs, 28 francs.

MERCREDI 5 MAI. — Le Tremblay. — *Prix Citronelle* (1.600 mètres, 20.000 francs) : 1. Frère Puce, à M. E. Veil-Picard (Barat) : 2. Chulo, a une courte encolure; 3. Rebelle, a deux longueurs. P. M. : gag., 109 fr. 50; pl., 21 francs, 13 fr. 50, 29 francs.

Prix Verneuil (1.100 mètres, 4.000 francs) : 1. Durfort, a M. James Hennessy (Ransch); 2. Kepi, à deux longueurs; 3. Gab, à trois quarts de longueur. P. M. : gag., 64 fr. 50, pl., 22 fr. 50, 38 francs, 42 fr. 50.

JEUDI 6 MAI. — Longchamp. — *Prix Dollar* (2.200 mètres, 20.000 francs) : 1. Biniou, à M. Michel Ephrussi (J. Childs); 2. Moulins la Marche, a une tête; 3. Mafia II, a une demi-longueur. P. M. : gag., 33 fr. 50; pl., 19 francs, 16 fr. 50.

Prix de Maulnivast (2.000 mètres, 10 000 francs) : 1. L'Inconnu, à M. L. Merino (Belhouse); 2. Repasseur, a une encolure; 3. Chatou a une encolure. P. M. : gag., 30 fr. 50; pl., 17 francs, 13 fr. 50.

VENDREDI 7 MAI. — Maisons-Laffitte. — *Prix Edgard de La Charme* (2 000 mètres, 20.000 francs) : 1. Hérouval, a M. Auguste Merle (J. Childs); 2. Vieux Rouen, à une longueur et demie; 3. Noël, a une tête. P. M. : gag., 37 fr. 50; pl., 25 francs, 35 fr. 50.

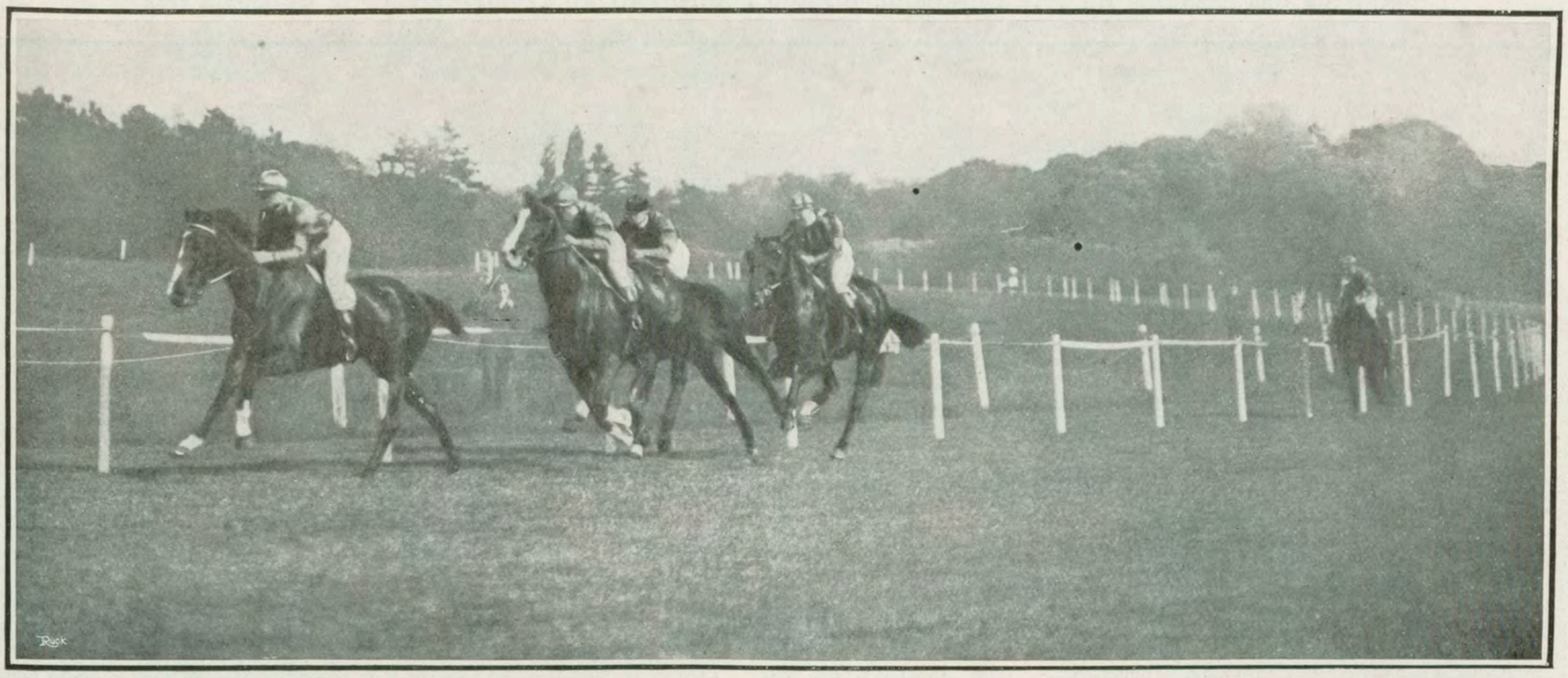
Prix Jongleur (handicap, 2.600 mètres, 8 000 francs, : 1. Montjoie, a M. de Gheest (M. Barat); 2. Rouge Gorge, à une longueur et demie; 3. Bijou Royal, a trois longueurs. P. M. : gag., 55 fr. 50; pl., 26 francs, 41 francs, 22 fr. 50.

DIMANCHE 9 MAI. — Longchamp. — *Prix du Calvados* (4.200 mètres, 30.000 francs) : 1. Sauge Pourprée, au comte Le Marois (O'Connor); 2. Drapeau, à deux longueurs, 3. Kenilworth, a deux longueurs. P. M. : gag., 13 francs; pl., 11 francs, 12 fr. 50.

Prix Greffulhe (poule des produits, 2.100 mètres, 30.000 francs) : 1. Union, à M Edmond Blanc; 2. Darwin, a une demi-longueur; 3. Aveu, à une courte tête. P. M. : gag., 45 francs; pl., 18 francs, 40 francs, 24 fr. 50.

LE PRIX GREFFULHE

La course, très ouverte, s'est terminée par la victoire d'Union ; cette performance constitue une excellente note en faveur de la forme des pouliches vis-à-vis de celle des poulains



Sauge Pourprée Sinaï Drapeau Kenilworth Scarlet

Un passage au 2e tour du Prix du Cadran (30.000 francs, 4.200 mètres), Longchamp, 9 mai.

Scarlet a mené le train pendant les deux premiers tiers du parcours; à la montée de Boulogne, elle était à bout de ressources; mais Sauge Pourprée venait se placer sans aucun effort, et continuant dans son allure souple et facile, passait le poteau d'arrivée en dedans de son action. Drapeau second et Kenilworth troisième.

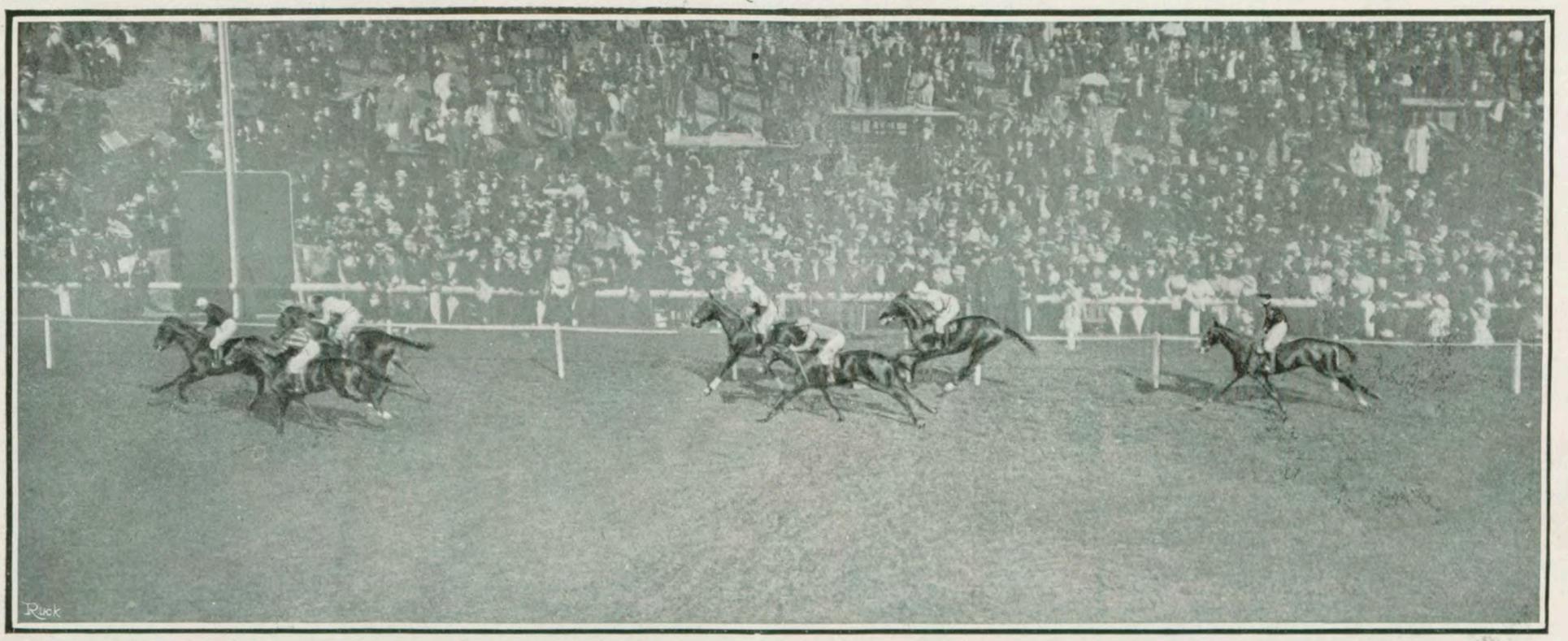
Les événements des récentes réunions s'étaient coalisés pour embrouiller à plaisir les pronostics du Prix Greffulhe.

Negofol, sur l'ensemble de ses performances, en était le favori indiqué; mais, en dehors du doute soulevé par son échec derrière Verdun et Aveu, on pouvait craindre qu'il ne subît l'influence de l'épidémie qui sévit à l'heure actuelle sur son écurie. En ce cas, Aveu, sur cette place entre Verdun et Negofol, possédait la meilleure chance de gagner; oui, mais, sa victoire subséquente du Prix Noailles avait été remportée sur un lot très ordinaire dans un style bien peu plaisant. Union avait bien gagné le Prix Miss Gladiator après s'être placée seconde dans le Prix Pénélope ; mais, Fleury II, son suivant dans la première épreuve, s'était ensuite mal comporté dans le Prix Edgard de la Charme. Quant à Repasseur, si au Tremblay il avait triomphé dans un style impressionnant, sa défaite au Bois par l'Inconnu à 28 livres avait causé quelque désillusion. Restaient enfin Darwin, Italus et Merle dont la mesure ne pouvait être appréciée exactement d'après leurs victoires respectives remportées sur des lots disparates.

Se présentant sous de tels auspices, la course promettait d'être intéressante. Ce furent d'abord, à l'entrée de la ligne droite, Negofol, Italus et Merle ; au moment où Negofol venait de prendre un léger avantage, Aveu survenait à la hauteur du pavillon et se détachait nettement ; mais déjà Union se rapprochait en dehors dans une allure qui ne pouvait laisser de doute sur l'issue de l'épreuve. Elle gagnait d'une demi-longueur devant Darwin.

Avant le Prix Greffulhe, Sauge Pourprée a littéralement joué avec ses adversaires du Prix du Cadran. Nous avons pu constater une fois de plus combien cette jument, qui est réputée très difficile à monter, devient docile et maniable entre les mains de O'Connor. Ils forment à eux deux un ensemble parfait.

René Riondet.



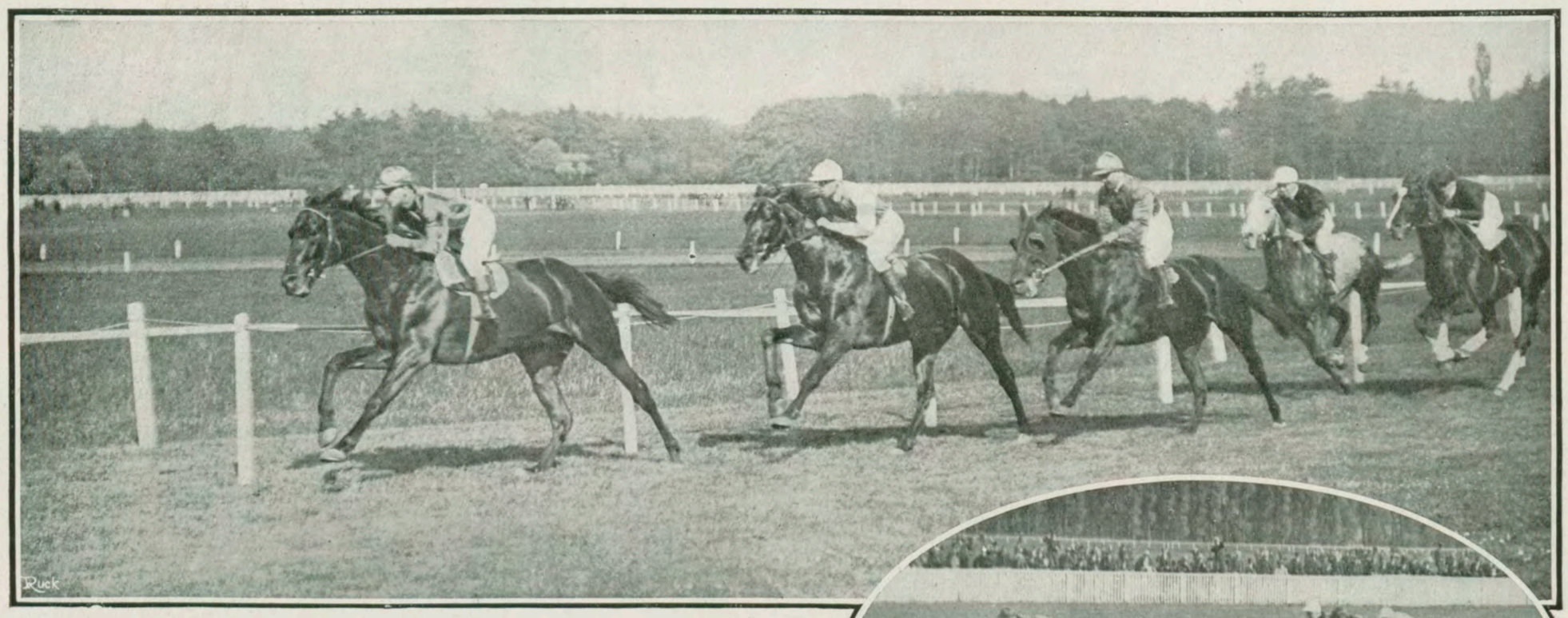
Union Darwin Aveu Negofol Merle Repasseur Italus

L'arrivée du Prix Greffulhe (30.000 francs, 2.100 mètres), Longchamp, 9 mai.

Sampietro a mené devant Italus, Merle et Repasseur. A l'entrée de la ligne droite, Negofol, Italus et Merle entament la lutte; puis Aveu se dégage et vient prendre l'avantage, lorsque Union, amenée avec une rare précision par Stern, survient dans un rush irrésistible et gagne d'une demi-longueur, Darwin second à une tête devant Aveu.

LES COURSES DE LA SEMAINE

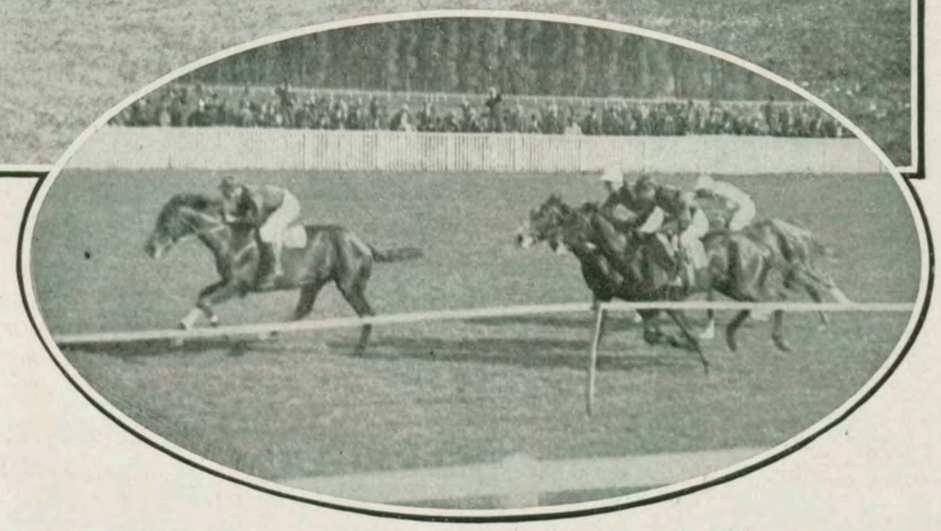
A la suite des dead heaters Biniou et Mordant et de Sauge Pourprée, Frère Luce a inscrit son nom sur le palmarès des gagnants du Prix Citronelle, disputé l'autre jour au Tremblay pour la troisième fois



De gauche à droite : L'Inconnu Repasseur Bon Chatou Bon Ami

Un passage du Prix de Martinvast (10.000 fr., 2.000 m.), Longchamp, 6 mai

L'Inconnu a mené toute la course. A l'entrée de la ligne droite, Repasseur attaquait vivement l'Inconnu, il arrivait même à sa hauteur, mais sans pouvoir l'empêcher de finir premier à une encolure.



Prix Edgard de la Charme (20.000 fr., 2.000 m.), Maisons, 7 mai.

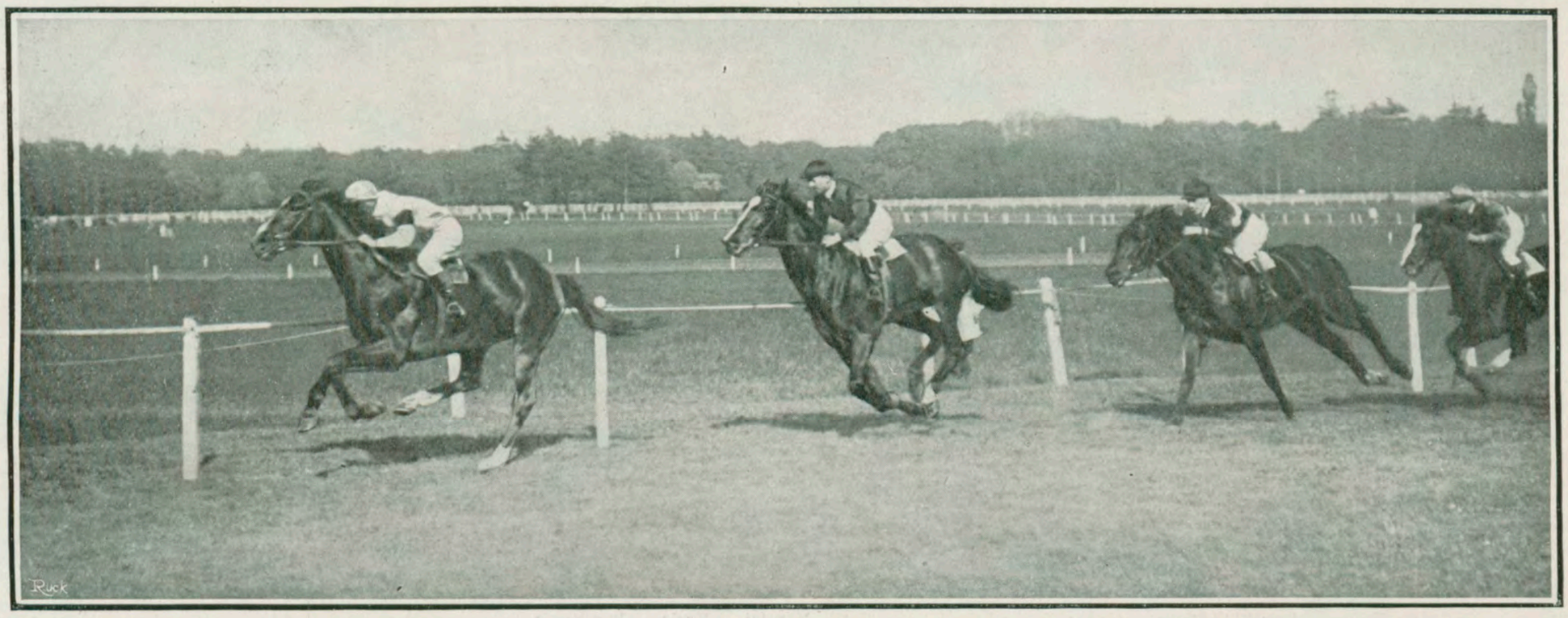
Hérouval, débarrassé de Fleury II, a eu facilement raison de ses adversaires. Vieux Rouen a donné ce qu'il pouvait et sa place derrière Hérouval ne montre pas sa véritable valeur.

Deux épreuves importantes étaient réservées, la semaine dernière, aux chevaux de trois ans : le Prix Citronelle au Tremblay et le Prix Edgard de la Charme à Maisons-Laffitte. Toutes deux présentèrent ce caractère commun d'échapper au concurrent qui semblait le plus qualifié ; mais, si la première peut nous avoir révélé un nouveau candidat aux honneurs futurs, l'autre, par contre, ne paraît pas nous avoir appris grand'chose de nouveau.

Hérouval, en effet, nous avait déjà donné sa mesure approximative ; quant à Chulo, le fait brutal est que Frère Luce l'a devancé d'une courte encolure ; c'est là une excellente performance pour une course de rentrée si l'on songe surtout qu'il n'était pas encore en pleine condition.

Bien qu'elle n'offrît pas l'attrait de la nouveauté, la rencontre la plus intéressante a été celle de Biniou, de Moulins la Marche et de Mafia II à Longchamp dans le Prix Dollar, dont les conditions ont été très heureusement modifiées. Chandos, qui représentait seul la jeune génération, pouvait avoir la prétention de figurer utilement ; il s'est borné à assurer le train pendant les deux tiers du parcours, disparaissant à l'entrée de la ligne droite, lorsque les trois vétérans l'ont dépassé pour entamer une lutte magnifique qui s'est poursuivie avec acharnement jusqu'au poteau. C'est le cheval de cinq ans, Biniou, qui l'a emporté d'une tête sur le six ans, Moulins la Marche, tandis que le quatre ans, Mafia II, était à une demi-longueur. Le résultat semble prouver que ces trois champions de générations différentes sont, à l'heure actuelle, aussi près que possible les uns des autres, le moindre incident pouvant amener entre eux une interversion nullement anormale.

BOÏARD.



Chandos Mafia II Moulins la Marche Binion

Le dernier tournant dans le Prix Dollar (20.000 francs, 2.200 mètres), Longchamp, 6 mai.

A l'entrée de la ligne droite, Mafia II prenait la tête, suivi par Moulins la Marche et Biniou ; à cent mètres du poteau, ils étaient sur la même ligne et à l'arrivée, Biniou avait une tête sur Moulins la Marche.

La Vie et les Inventions des Frères Wright (1)

Par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE

IX

Le gouvernement français se substituant à Arnold Fordyce négocie l'achat du premier appareil volant — Une mission militaire part pour Dayton — Les Wright gagnent 25.000 francs — Ils font la connaissance de M. Hart O'Berg avec qui ils décident de visiter l'Europe — Issy-les-Moulineaux

Dès la rentrée d'Arnold Fordyce à Paris, le syndicat pour lequel opère ce dernier décide de proposer sans retard l'affaire Wright au gouvernement français. Les fonctions de ministre de la guerre sont à ce moment remplies par

Le général Picquart,

Qui, en mai 1907, eut une entrevue avec Wilbur Wright pour l'achat de son appareil.

M. Etienne. Fordyce obtient facilement une audience rue Saint-Dominique. Il expose au ministre le résultat de son voyage, lui donnant toutes les explications nécessaires sur la prodigieuse invention dont il a eu connaissance à Dayton. Le contrat est examiné avec une très grande attention par M. Etienne. Fordyce insiste sur la loyale proposition des frères Wright : ne toucher leur million qu'après la réussite de l'épreuve imposée aux vendeurs et la cession de leur aéroplane en parfait état de fonctionnement.

— C'est parfait, réplique M. Etienne ; on ne paie qu'après réussite ; si ça ne marche pas, on reprend son argent. Veuillez me laisser le contrat que je vais adresser sans retard à la direction du génie. Elle seule s'occupe de ce genre d'opérations. Dès demain, j'aurai rendez-vous avec le colonel Roques. Dans quelques jours, vous serez avisé de la décision que nous aurons prise.

M. Fordyce prend alors congé du ministre, convaincu qu'une solution ne va pas tarder à se produire.

L'excellent reporter devait bientôt perdre toutes ses illusions. Enserré dans les griffes de la bureaucratie, il s'aperçoit vite qu'il va avoir à lutter pour triompher de l'apathie de l'administration.

Ne recevant pas de réponse, il s'impatiente et téléphone au ministre. Celui-ci répond que le génie étant désormais chargé de l'étude de l'affaire, il n'y a qu'à attendre une convocation. Il ajoute que cela ne saurait tarder bien longtemps.

Le lendemain, en effet, le colonel Roque convoque notre confrère à son cabinet. Lorsque Fordyce est introduit, un troisième personnage pénètre dans la pièce, c'est le lieutenant-colonel Chevalier.

Fordyce doit faire un nouveau récit de son expédition à Dayton. Il doit revenir le lendemain et encore la semaine suivante, les deux officiers se montrant de plus en plus hésitants. Finalement, les deux militaires laissent percer le fond de leur pensée et déclarent qu'ils ne voient aucun intérêt à traiter avec les Wright du moment qu'ils ont un ballon dirigeable *Patrie* qui leur donne toute satisfaction. Bref, l'entretien se termine par ces mots : « Obtenez des Wright des conditions plus réduites ».

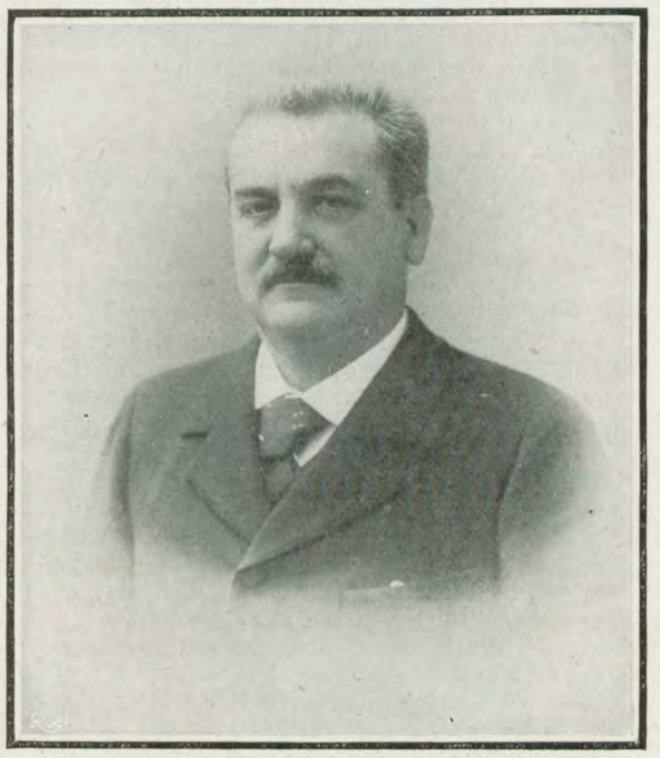
Fordyce demande donc par dépêche une diminution du prix. Les Wright refusent. Voyant cela, le génie fait câbler que l'appareil devra porter deux personnes au lieu d'une. Les vendeurs acceptent, mais réclament une légère augmentation du prix de vente. Refus du génie !

Le temps passe. Le délai d'option va expirer. Fordyce commence à désespérer. Il fait une dernière visite au génie. C'est alors qu'on l'informe que le ministre de la guerre est décidé à se substituer à lui pour continuer les pourparlers et que comme première conséquence de cet accord, il va être déposé 25.000 francs sans retard dans une banque américaine.

C'est tout ce que demande Fordyce, lequel, nous tenons à le reconnaître, a agi en bon patriote, puisqu'il a spontanément déclaré qu'il n'entendait rien toucher sur cette affaire.

Ajoutons maintenant que durant la période des pourparlers, c'est peut-être ce qui explique leur lenteur, le ministre de la guerre, sans en informer Fordyce, a câblé à Washington pour charger un attaché militaire d'aller faire une enquête à Dayton. Ce n'est qu'après la réponse favorable de ce nouvel envoyé spécial, que le ministre ou plutôt le génie consent à ouvrir son coffre-fort.

Le 6 mars 1906, un mois et un jour après le dépôt des 25.000 francs, la direction du génie annonce l'envoi d'une mission officielle à Dayton, pour négocier l'achat du « plus lourd que l'air » des frères Wright. La mission se compose de deux officiers : le chef de bataillon du génie Bonel, le capitaine d'état-major Fournier, attaché militaire à Washington, puis, deux civils : Walter Berry, avocat de l'ambassade française en Amérique, et enfin Fordyce.



M. Etienne,

Ministre de la Guerre en 1906, qui commença les premières négociations avec les frères Wright.

M. Hart O'Berg.

Amena ses bre — Wilbur en France et négocia vets avec le syndicat Weiler.

Le 20 mars, la mission parvient à Dayton. Aussitôt arrivé à l'hôtel, Fordyce veut téléphoner aux Wright. Mais le commandant Bonel, craignant que le journaliste ne fasse quelque confidence en langage convenu, le prie de laisser parler le capitaine Fournier. Fordyce est surpris du ton cordial avec lequel le capitaine parle à Wilbur. Il en demande l'explication. Le capitaine répond : « Vous ne savez donc pas que je suis venu, moi aussi, faire ma petite enquête à Dayton. C'est d'ailleurs le ministre qui m'en a chargé. » Jugez de l'étonnement de Fordyce !

La Commission décide de se rendre sans retard chez les Wright. Les négociations s'engagent immédiatement. M. Fordyce déclare qu'il abandonne tous ses droits au ministre, par les soins duquel le premier versement de 25.000 francs a été fait. Le commandant Bonel déclare tout d'abord que le prix demandé par les Wright est exagéré et demande une nouvelle réduction. Les inventeurs maintiennent leurs demandes quant au prix, au sujet duquel ils se refusent à accepter toute discussion, mais sont disposés à se prêter à de nouvelles épreuves,

Abordant la question de la hauteur à laquelle les expériences seront exécutées, le commandant Bonel déclare que le ministre tient essentiellement à ce qu'elles aient lieu à une hauteur de 300 mètres minimum. Les Wright sourient quelque peu à cette étrange prétention. Ils donnent l'assurance que leur appareil peut voler à cette altitude, mais comme ils ne se sont jamais exercés aussi haut, ils sont décidés à n'exécuter devant la Commission que des expériences dont ils soient sûrs.

Le commandant demande alors si les frères Wright pourraient fournir un appareil portant deux hommes, en réduisant au besoin la vitesse. Les inventeurs répondent qu'ils peuvent porter 70 livres de surcharge avec leur machine actuelle. Ils pensent qu'il leur serait facile d'établir un autre appareil portant deux hommes, mais ce dernier serait beaucoup moins maniable.

Les inventeurs déclarent qu'ils tiennent

(1) Voir les nos 548 et suivants.

maintenir le délai du 1er août fixé par le premier contrat. Ils refusent de faire leurs expériences en France. Ils les feront en Caroline du Sud.

Les négociations continuent le lendemain, 21 mars. Le commandant Bonel déclare aux Wright qu'il doit câbler longuement au ministère de la guerre et qu'un délai de quelques jours est nécessaire pour l'échange des communications qui doit se faire par l'entremise de l'ambassade de Washington. Le capitaine Fournier part pour cette ville. Il n'en revient qu'une semaine plus tard, le 30 mars, au matin.

L'après-midi, communication est donnée aux frères Wright de la réponse du ministre. Celui-ci accepte les conditions des Wright à la condition que le prix de l'appareil soit réduit à 500.000 francs.

On remet sur le tapis la question du vol à 300 mètres. Les inventeurs se bornent à répéter ce qu'ils ont déjà dit La question du délai de possession de l'appareil est de nouveau posée. Les Wright se refusent formellement à l'étendre à un an. En le portant à six mois, ils ont atteint, disent-ils. la limite de leurs concessions. Ils ajoutent, du reste, qu'ils ne feront plus aucune espèce de proposition et que c'est maintenant par une acceptation ou par un refus pur et simple que l'affaire doit être réglée.

On câble à nouveau à Paris. Cinq jours plus tard, la Commission se rend pour la dernière fois au petit magasin de cycles de la troisième rue. La réponse du ministre est communiquée aux inventeurs. Ces derniers restent inébranlables dans leur décision. La mission se retire alors et les pourparlers sont clos.

Fordyce, qui garde toujours une lueur d'espoir, se rend à nouveau au domicile des frères Wright et finit par les décider à étendre à un an le délai de possession de l'appareil. Une lettre est écrite sur-le-champ au commandant Bonel. Celui-ci rentre à Paris.

Le 18 mai 1906, c'est-à-dire cinq semaines après la remise de cette lettre, les Wright étonnés d'être sans nouvelles de Paris, s'adressent à leur correspondant Fordyce et le prient de les aviser de la suite qui est donnée à leur dernière proposition. Fordyce écrit au ministre. Quatre mois après — notez la rapidité avec laquelle on traite des affaires en France — une lettre officielle parvient à Fordyce. M. Etienne y a mis de la réflexion. Que dit-elle, cette lettre ?

Elle annonce brutalement à Fordyce et à ses amis de Dayton que les pourparlers sont définitivement clos et que les 25.000 francs sont considérés comme la propriété des frères Wright. Bien gentille, l'ad-mi-nis-tra-tion!

Mais que font les Wright pendant ces interminables pourparlers ? Notez bien qu'en France la question du plus lourd que l'air a fait de grands progrès. Santos-Dumont s'est déjà livré à nombre d'expériences intèressantes. Mais leur succès relatif laisse rêveurs ceux qui continuent à s'occuper des faits et gestes des deux citoyens yankees. On devient sceptique à leur égard. La presse ne se gêne plus maintenant pour les traiter de « bluffeurs ».

Eux sont bien tranquilles dans leur petite ville de l'Ohio. Trop tranquilles, peut-être, car leur silence est mal interprété des deux côtés de l'Océan. Leur saison est terne. Elle se passe davantage devant la table de dessin ou dans l'atmosphère enfumée de leur atelier que sur la prairie ensoleillée du banquier Huffmann. Des journalistes sont très souvent aux aguets aux abords du petit hangar. Nombre d'étrangers, en visitant Dayton, demandent à connaître ceux qui passent pour les plus grands fumistes du siècle. Chaque jour, le petit magasin de cycles est l'objet d'une curiosité gênante. Force est aux deux frères d'aller s'installer ailleurs.

Ils construisent un nouveau moteur. Leur ancien n'avait que 16 chevaux. Le nouveau en aura 25 et tournera à 1.200 tours.

Au mois de septembre, ils sont mis au courant de la rupture de leurs négociations avec le gouvernement français. Les deux frères n'en éprouvent nulle déception, pas plus qu'ils n'en montrent la plus petite acrimonie. Ils sont confiants dans leur étoile, savent qu'ils sont en avance de plusieurs années sur ceux qui, sans doute, cherchent maintenant à les imiter. Ils trouvent que ce handicap leur assure toute tranquillité pour l'avenir.

Ils se trompent !...

C'est à ce moment qu'ils sont mis en relation avec M. Hart O'Berg.

Il n'est pas sans intérêt de relater ici les circonstances dans lesquelles M. Hart O'Berg, qui devait jouer depuis un rôle prépondérant dans l'histoire des frères Wright, fut mis en rapport avec eux. Ayant résidé à New-York où il monta même une affaire d'automobiles, il a conservé là-bas de nombreuses relations d'affaires. Par l'entremise d'une maison de commission, la maison Flint et Co de New-York, il fut mis en rapport avec les frères Wright voici environ 3 ans. Après avoir correspondu avec eux, il fut ainsi amené à s'occuper de leurs intérêts en France. C'est seulement en mai 1907, à Londres, qu'il vit Wilbur Wright pour la première fois et après quelques pourparlers signa avec eux un contrat qui lui donnait le pouvoir nécessaire pour traiter la vente des nouveaux appareils dans notre pays. C'est donc à M. Hart O'Berg que revient l'honneur d'avoir véritablement amené Wilbur Wright à faire ses expériences en France, puisque ce fut l'une des clauses du marché passé par lui pour la vente des brevets désormais fameux, au syndicat dirigé par M. Lazare Weiler.

M. Hart O'Berg décida donc les frères Wright à faire le voyage d'Europe.

Dans les derniers jours du mois de mai 1907, Wilbur s'embarque pour Paris, en compagnie de M. Hart O'Berg. Une de leurs premières visites est pour Fordyce. Les deux voyageurs informent notre confrère qu'ils arrivent à Paris pour reprendre les pourparlers avec le ministère de la guerre. Admirons leur constance!

Le général Picquart leur a d'ailleurs accordé une audience pour le jour même, audience à laquelle doit même assister un autre ministre, M. Thomson. En présence de Wilbur, le ministre de la guerre interroge le commandant Bonel sur son enquête de l'année précédente et décide une étude sérieuse du dossier.

Le 20 juillet, Wilbur Wright, Hart O'Berg et Fordyce sont reçus par le général Roques, directeur du génie. Après une courte discussion, l'entente paraît être établie sur tous les points, même sur l'altitude des vols qui ne seront plus de la hauteur de la Tour Eiffel, lorsque, à la stupéfaction des vendeurs, le général déclare que le délai d'un an acccordé pour l'exclusivité de l'appareil est insuffisant et qu'il doit être porté pour le moins, à trois ans.

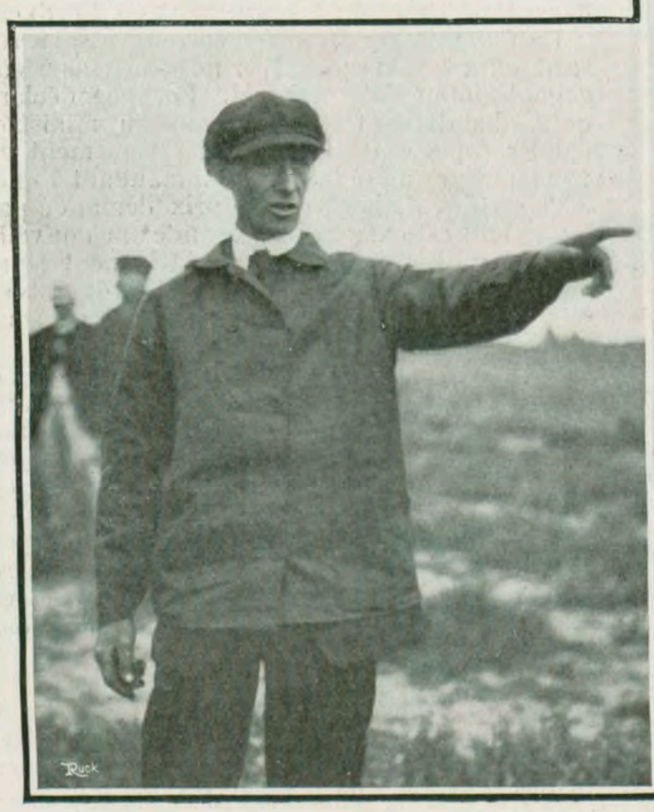
A ces mots, Fordyce pousse un cri d'étonnement qui fait dresser Wilbur sur sa chaise. Celui-ci se fait expliquer la raison de cette exclamation inattendue. Il dit, en se levant :

« C'est bien! allons-nous-en. Nous perdons notre temps avec ces gens-là! »

Et le trio quitte les bureaux de la rue Saint-Dominique pour ne plus jamais y revenir.

Orville est revenu à Paris. En compagnie de M. Hart O'Berg, les deux frères vont faire le tour des capitales d'Europe. Ils reviendront seulement à Paris, le jour où commenceront les essais de Henri Farman sur la plaine d'Issy-les-Moulineaux. *(A suivre.)*

VICTOR BREYER ET ROBERT COQUELLE.



Wilbur cherche d'où vient le vent.
Wilbur est un taciturne. Il aime à vivre dans l'isolement et la solitude.

Orville Wright.
Orville, au contraire, est un causeur. Aussi se laissait-il facilement interviewer.

Wilbur et son rail.
C'est avec la plus grande minutie que Wilbur procède à tous les préparatifs du départ.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.